

滨海新区城市道路桥梁专项规划  
(2020-2035年)

二〇二四年九月

# 目 录

第一章 总则.....	1
一、指导思想 .....	1
二、基本原则 .....	2
三、规划范围和年限 .....	3
四、规划依据 .....	3
(一) 法律、法规、规章.....	3
(二) 国家及天津政策文件.....	4
(三) 相关规划.....	4
(四) 规范、标准、导则.....	5
第二章 特征分析与存在问题 .....	7
一、现状特征 .....	7
(一) 道路设施概况.....	7
(二) 交通需求变化.....	8
(三) 交通运行状况.....	9
二、存在问题 .....	10
(一) 滨城北部区间联系亟待扩容.....	11
(二) 滨城核心区道路网络系统性较差.....	11
(三) 滨城南北两翼内部片区间衔接不畅.....	11
(四) 部分道路瓶颈节点影响整体效能发挥.....	12
(五) 枢纽与轨道站点配套道路建设滞后.....	12

(六) 慢行交通设施及环境有待提升.....	12
(七) 道路设施效能未得到充分发挥.....	13
第三章 面临形势及目标策略 .....	14
一、面临形势 .....	14
(一) 滨海新区发展转向城市化，要求道路交通系统支撑城市功能完善 .....	14
(二) 津滨双城互动发展格局，要求道路交通系统强化网络互联互通.....	14
(三) 空间格局呈现清晰化，要求道路交通系统支持城市高质量发展.....	15
(四) 交通面临转型发展机遇，要求道路交通系统推进绿色智慧发展.....	16
二、发展目标 .....	16
三、发展策略 .....	17
(一) 双城互动，快捷一体.....	17
(二) 等级明确，功能清晰.....	17
(三) 支撑布局，统筹规划.....	18
(四) 港城融合，优化网络.....	18
(五) 品质提升，绿色引领.....	18
第四章 城市道路桥梁规划 .....	20
一、城市道路网规划方案 .....	20
(一) 优化快速路网系统，实现区间快速畅达 .....	20

(二) 构建功能清晰、层次分明的骨架路网体系 .....	21
(三) 强化次支路网建设, 加密区域路网.....	30
(四) 完善新区慢行网络, 改善慢行出行环境 .....	31
二、城市桥梁规划方案 .....	33
(一) 完善道路立体交叉, 提升衔接转换能力 .....	33
(二) 布设跨河流铁路桥梁隧道, 保障路网联通度 .....	38
三、优化道路空间, 推动出行结构活力转型 .....	41
(一) 优化规划道路断面形式, 实现功能与等级的统一 .....	41
(二) 优化街道设计, 提升道路品质空间.....	43
四、强化交通管理, 统筹交通系统智慧化升级.....	44
(一) 以规范管理为纲领, 提升城市精细化管理水平 .....	44
(二) 开展智慧化改造, 建立完善智能交通系统 .....	45
(三) 推进智慧灯杆建设, 打造城市照明示范区 .....	45
(四) 强化养护管理, 促进城市交通可持续发展 .....	46
五、近期建设建议 .....	46
(一) 滨城核心区近期主要建设项目 .....	46
(二) 滨城北翼副城近期主要建设项目 .....	48
(三) 滨城南翼副城近期主要建设项目 .....	48
(四) 滨城其他区域近期主要建设项目 .....	49
第五章 城市道路行人立体过街设施规划 .....	50
一、建设回顾与评价 .....	50
二、规划布局要求 .....	51

(一) 规划思路.....	51
(二) 与周边衔接设置要求.....	51
(三) 针对不同等级开展不同设置要求.....	51
三、规划布局方案 .....	52
(一) 滨城核心区立体过街设施规划方案.....	52
(二) 滨城北翼副城立体过街设施规划方案.....	55
(三) 滨城南翼副城立体过街设施规划方案.....	56
四、近期建设计划 .....	57
第六章 保障措施 .....	58
一、健全机制保障 .....	58
二、重视法制保障 .....	58
三、加强投资保障 .....	58
四、强调时序保障 .....	59
第七章 附则.....	60

# 图 纸 目 录

附图 1-1: 滨海新区道路网规划图

附图 1-2: 滨海新区道路网结构图

附图 2: 滨城核心区路网规划图

附图 3: 滨城北翼副城路网规划图

附图 4: 滨城南翼副城路网规划图

附图 5: 空港组团路网规划图

附图 6: 科技组团路网规划图

附图 7: 海港核心组团路网规划图

附图 8: 临港经济组团路网规划图

附图 9: 南港石化组团路网规划图

附图 10: 滨城核心区立体过街设施规划布局图

附图 11: 北翼副城立体过街设施规划布局图

附图 12: 南翼副城立体过街设施规划布局图

# 第一章 总则

城市道路桥梁设施是城市交通系统的核心载体，编制和实施城市道路桥梁规划对于支撑经济社会发展，优化和调整城市空间布局，提升城市品质和吸引力具有重要意义。

为深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想，落实“双城”发展布局，实现新时代高质量发展，加快建设生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城，优化完善滨城道路交通体系，全面提升城市品质和竞争力，编制本规划。

## 一、指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻落实习近平总书记在建党 100 周年的重要讲话及对天津工作提出的“三个着力”重要要求，落实天津市委市政府“十项行动”，助力滨海新区 2035 年基本建成综合实力强劲、人民和谐幸福、具有独特魅力、国际化程度领先的社会主义现代化建设先行区、“一基地三区”核心区、高质量发展示范区、“双城”发展布局全面形成。坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以人民为中心的发展思路，着眼区域，坚持问题导向，进一步完善城市路网体系，优化完善出行条件，实

现城市道路体系服务经济建设、绿色发展。

## **二、基本原则**

**坚持系统统筹、促进区位协同。**立足新时代背景，服务于京津冀协同发展战略，牢牢把握交通先行官定位，对滨城路网体系加强前瞻性思考、全局性谋划、战略性布局、整体性推进，持续完善滨城城市道路网络，推动城市路网体系服务滨城发展，促进滨城与周边区域协同发展。

**坚持双城战略、建设美丽滨城。**立足服务“一基地三区”功能定位与“津滨”双城发展格局，提升“滨城”城市地位，推进精准规划、精细化管理，围绕滨城空间布局由分散走向集聚，促进道路交通由拼贴走向融合，提升滨城道路系统综合承载力，增强城市综合配套能力，实现新时代高质量发展。

**坚持以人为本、提升出行品质。**坚持以人民为中心的发展思想，城市道路体系规划理念由以车为主向以人为主、人车兼顾转变，聚焦群众所急所需所盼的民生实事，促进发展成果更多更公平惠及滨城人民，不断增强人民群众获得感、幸福感、安全感，持续提升居民出行体验。

**坚持分区施策、服务片区发展。**结合滨海新区“一核双港两副城多组团”的城市空间格局，研判不同区域现状路网存在问题，分区域规划。结合滨城特征，针对港产城融合发展、

促进职住平衡等，制定差异化区域路网发展策略及规划方案，实现区域路网与周边路网有效衔接，打造具备区域特色、服务区域发展的路网体系。

### **三、规划范围和年限**

**规划范围：**规划滨城主要城区，主要包括滨城核心区、北翼副城、南翼副城、空港组团、科技组团、海港核心组团、临港经济组团、南港石化组团。

**规划期限：**2020年至2035年，规划目标年与滨海新区国土空间总体规划、滨海新区综合交通体系规划保持一致。

### **四、规划依据**

#### **(一) 法律、法规、规章**

- 1、《中华人民共和国城乡规划法》(2019年第二次修正)
- 2、《中华人民共和国土地管理法》(2019年第三次修正)
- 3、《中华人民共和国文物保护法》(2017年第五次修正)
- 4、《城市规划编制办法》(中华人民共和国建设部令第146号)
- 5、《城市道路管理条例》(2019年第三次修正)

- 6、《天津市城乡规划条例》（2019年第三次修正）
- 7、《天津市城市道路管理条例》
- 8、《天津市道路交通安全责任制规定》
- 9、《天津市城市道路桥梁设施保护规定》

## (二) 国家及天津政策文件

- 1、《国家综合立体交通网规划纲要》
- 2、《交通强国建设纲要》
- 3、《天津市贯彻落实〈国家综合立体交通网规划纲要〉的实施方案》（津政发〔2022〕1号）
- 4、《中共天津市委天津市人民政府关于贯彻落实〈交通强国建设纲要〉的实施意见》（津党发〔2020〕18号）
- 5、《天津市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》（津政发〔2021〕5号）
- 6、《天津市滨海新区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》（津滨政发〔2021〕8号）

## (三) 相关规划

- 1、《天津市国土空间总体规划（2021-2035年）》

2、《天津市滨海新区国土空间总体规划(2021-2035年)》  
(报审稿)

3、《天津市综合交通体系规划(2021-2035年)》(征求意见稿)

4、《滨海新区综合交通体系规划(2021-2035年)》(征求意见稿)

5、《天津市省级公路网规划(2021-2035年)》(征求意见稿)

6、《天津市综合交通运输“十四五”规划》

7、《天津市滨海新区综合交通运输“十四五”规划》

8、《天津市滨海新区智慧城市建设“十四五”规划》

9、《天津市滨海新区基础设施高质量发展“十四五”规划》

#### (四) 规范、标准、导则

1、《城市综合交通体系规划标准(GB/T51328-2018)》

2、《城市道路工程设计规范(CJJ37-2012)(2016版)》

3、《城市道路路线设计规范(CJJ193-2012)》

4、《城市道路交叉口规划规范(GB 50647-2011)》

- 5、《城市快速路设计规程（CJJ129-2009）》
- 6、《城市桥梁设计规范（CJJ11-2011）(2019年版)》
- 7、《城市道路交通设施设计规范（GB 50688-2011）  
(2019年版)》
- 8、《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》
- 9、《城市综合交通体系规划编制导则》
- 10、《城市公共交通规划编制技术导则》

## 第二章 特征分析与存在问题

### 一、现状特征

#### (一) 道路设施概况

现状滨海新区路网总长度约 4099 公里，其中，高速公路里程约 334 公里，快速路里程约 120 公里，主干路里程约 912 公里，次支路里程约 2338 公里，其他公路里程约 395 公里。总体来看，滨城路网骨架初具规模。

津滨双城区间通道方面，现状共 7 条，分别为京津高速、港城大道、第九大街-北大街、京津塘高速、津滨高速、津塘公路、天津大道。

滨城南北区间通道方面，滨城核心区向北联系通道现状共 4 条，分别为海滨大道、中央大道、汉北路、塘汉快速路；滨城核心区向南联系通道现状共 3 条，分别为海滨大道、中央大道、港塘路。

滨城核心区道路网络方面，路网结构基本形成，但部分区域存在拼贴痕迹，核心区内部各自分区建设，内部道路网络联系较差，河流铁路等阻碍导致区间出行联系不便；塘汉快速路、西中环等受建设进度影响，部分节点干支衔接不畅，道路系统循环性有待增强。

## (二) 交通需求变化

滨海新区由产业区逐步发展为城市，交通需求呈现多元趋势，对城市道路交通提出更高要求。

滨城城市化进程的推进对道路网络规模、居民出行方式等均有显著影响。城市建设用地由 2011 年的 314 平方公里增长至 2020 年的 456 平方公里，增幅为 45.2%，导致居民出行距离增加，影响居民出行时间及方式。常住人口由 2011 年的 247 万人变化为 2020 年的 206.73 万人，降幅为 16.3%。每百户家庭拥车辆数由 2011 年的 36.4 辆/百户增长至 65.7 辆/百户，对滨城道路交通发展带来挑战，持续影响居民出行方式及城市交通运行。

津滨双城之间，出行效率亟待提升。津滨双城之间的日出行总量约为 25 万人次/日，双城间 40% 以上的出行时耗在一个半小时以上。现状双城间通道扩容需求不显著，但对提升双城通勤效率，提高双城联系速度有较高要求。

滨海新区南北向交通需求增加明显，沿渤海湾带形走廊初具雏形。从京津冀区域来看，滨海新区对外客流与货车出行均呈现出明显的南北向交通特征，过境交通对海滨大道影响较大，占比约 45%。从滨海新区内部看，核心区与北翼、南翼片区间的客流增加显著，核心区与北片区日均客流由

2011年的0.8万人次增至2020年的11万人次，增幅12倍；核心区与南翼片区日均客流由2011年的0.7万人次增至2020年的3.5万人次，增幅4倍。

伴随滨海新区城市化进程与各组团的发展，居民出行距离、出行时耗将有更大变化，将对道路网络提出更高要求。

### (三) 交通运行状况

#### 1、服务水平

滨城道路交通服务水平总体稳定，早晚高峰较集中。津滨双城联系紧密，通道服务水平整体良好，但在高峰时段滨城入口处存在堵点；滨城核心区向北联系生态城方向存在堵点，部分路段服务水平较低，滨城核心区内跨河流铁路通道服务水平较低，早晚高峰易发生拥堵现象。

#### 2、车辆运行速度

滨城道路网运行情况总体稳定。高快速路平均车速约65.4公里/小时，主干路平均车速约34.0公里/小时。分区域平均车速方面，核心区内各等级道路运行速度均低于其他片区，滨城核心区内主次干道早高峰平均车速为24.5公里/小时，晚高峰平均车速为24.7公里/小时，除部分节点外，总体运行平

稳。

### 3、拥堵情况

滨城路网全天总体运行情况稳定，部分路段存在拥堵问题。滨城核心区跨海河及永定新河存在堵点，核心区与南部片区间联系通道存在拥堵，滨城核心区早高峰拥堵里程比为10.9%，晚高峰拥堵里程比为9.7%，以第五大街、西中环快速、天津大道和海滨大道围合的主要生活区的主干路拥堵里程最高，达到15.4%。

### 4、出行方式

滨城居民私人小汽车出行比例较高。现状滨城居民私人小汽车出行比例为25.7%，公共交通（含公交车、地铁/轻轨、通勤班车）出行比例为26.4%，慢行交通出行方式占比55.8%，相较现状津城核心区私人小汽车出行比例20.9%、慢行交通出行比例65.2%，滨城慢行交通占比较低，小汽车占比过高。

## 二、存在问题

滨海新区路网建设虽然取得了一定成绩，但对照习近平总书记新发展理念和市委、市政府对加快构建津城、滨城“双城”发展格局，提升城市综合服务功能等各项要求还有一定差距。

### (一) 滨城北部区间联系亟待扩容

滨城北部生态城片区人口增长快，与滨城核心区联系紧密，进出核心区时，交通拥堵问题突出。生态城片区津滨双城出行与转换叠加，永定新河跨河通道早晚高峰交通饱和度呈现潮汐现象明显，塘汉快速路未充分发挥作用，海滨大道客运承担比例较低（不足5%），未充分发挥作用。

### (二) 滨城核心区道路网络系统性较差

滨城核心区跨功能区通道不畅，道路网络系统性较差，受核心区道路断头、跨河跨铁路通道较少等影响，部分节点拥堵，城市道路拼贴痕迹明显。于家堡-开发区东区存在通道衔接不畅问题，于家堡地区与开发区东区间联系主要依靠中央大道、港滨路（北海路），洞庭路与黄海路向南联系不便。于家堡-塘沽老城区存在联系通道不足问题，解放路、上海道等东西向通道均未打通。第九大街、第五大街、新港四号路及大连东道早高峰主要方向通行能力达到饱和状态。

### (三) 滨城南北两翼内部片区间衔接不畅

滨城北翼片区，中新大道-汉北路为汉沽城区与生态城的主要联系通道，交通压力大，玉砂道-东风南路未连通，北部区域东侧缺乏片区间的联系通道。滨城南翼片区，南北向联系主要通道为津歧路，现状交通压力过大，现状海景大道止

于北穿港路，服务南片区功能有待提升；东西向主要依靠北穿港路，与津歧路交口节点拥堵现象突出。

#### (四) 部分道路瓶颈节点影响整体效能发挥

滨城部分高快速节点无法完成衔接转换。绕城高速与津晋高速、津滨高速与西中环、塘汉快速大辛庄互通立交等节点尚未建设实施，影响路网通行效率。塘汉快速路、西中环等通道与周边路网的衔接性差，影响路网整体效能发挥。

滨城内部存在大量断头路、瓶颈路，制约道路功能发挥。受制于用地拆迁问题以及区域开发计划，部分地区内部存在较多断头道路。

#### (五) 枢纽与轨道站点配套道路建设滞后

现有交通枢纽配套道路建设较为滞后，限制客运铁路枢纽对外辐射能力的发挥。滨海北站及滨海西站道路设施建设滞后，影响枢纽能力发挥。胡家园轻轨站接驳设施不完善，相关道路设施及公交线路均不足，导致现状客流量较低、周边居民出行不便，且通过私人小汽车及出租车/网约车等方式到达地铁站的比例接近 70%。

#### (六) 慢行交通设施及环境有待提升

道路断面布设与道路功能不匹配，客货混行、机非混行

问题突出，慢行环境及品质有待提升。滨城部分城市道路缺少自行车道，慢行交通未形成网络。新区内部非机动车路权缺失，27%的主干路、54%的次干路、84%的支路未设置自行车道。滨城内部河流、铁路、快速路等对慢行交通产生阻隔，跨越通道出行不便，影响慢行体验和吸引力。行人和自行车跨障碍通道平均间距远大于机动车，大量慢行道被非法占用，路权难以得到保障。

#### (七) 道路设施效能未得到充分发挥

缺乏精细化管理。道路设施管理方面，存在数据时效性差、数据精确度低等问题；交通管理方面，智能化辅助措施不足，限行等交通管理措施单一；停车管理方面，管理效率较低，用户体验不佳；综合执法方面，存在取证不便捷，执法效率低等问题。

# 第三章 面临形势及目标策略

## 一、面临形势

(一) 滨海新区发展转向城市化，要求道路交通系统支撑城市功能完善

《天津市滨海新区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五远景目标纲要》指出，要努力实现滨海新区“一基地三区”核心区功能定位，将滨海新区打造成为国内大循环北方枢纽和国内国际双循环重要战略支点、高质量发展示范区、社会主义现代化建设先行区，基本建成生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城。

滨城需要牢固树立高质量发展、紧凑城市的理念，聚焦补短板、强弱项，完善城市功能、提升城市品质，加快由“园区”向“城市”转型。以高质量发展、高水平改革开放、高效能治理、高品质生活为目标导向，打造高品质的城市格局，需充分发挥城市道路交通网络的支撑作用，建立具有滨城特色的城市道路网络体系，提升滨城综合交通承载力，促进滨城集聚发展，推动滨城发展由外延扩张向内涵提升转变。

(二) 津滨双城互动发展格局，要求道路交通系统强化网络互联互通

优化城市空间布局，加快打造“双城”互动发展格局，支持滨海新区发挥战略引领作用，促进天津主动融入京津冀世界级城市群建设。强化双城间基础设施互通互联，推进双城间形成快速高效的交通体系，促进提升滨城辐射能力，提升滨城城市综合服务功能。

满足津滨双城间高品质、多样化、个性化出行需求，提质增效，促进双城交通联动，保障快速畅达，有力支持双城互动发展格局，建设人民满意交通，切实增强人民群众获得感、幸福感、安全感。

### (三) 空间格局呈现清晰化，要求道路交通系统支持城市高质量发展

融入京津冀区域空间保护和发展格局，落实天津市“三区两带中屏障，一市双城多节点”天津市域国土空间总体格局，规划形成“一屏一带蓝绿交融，一核两翼组团发展”的滨海新区国土空间总格局，其中，“一屏”即天津市绿色生态屏障；“一带”即东部国际蓝色海湾生态带；“蓝绿交融”即依托河流、海洋、绿色生态廊道等形成的蓝绿生态空间；“一核”即滨城核心区；“两翼”即南北两翼副城片区；“组团发展”即多个特色发展组团。

充分发挥道路网络在城市空间布局优化中的先行引领

作用，推动滨城道路网在满足交通需求的基础上，结合不同区域和功能区特点，分类施策，规划不同形式的路网格局，合理确定各层次路网，满足不同区域发展要求。

#### **(四) 交通面临转型发展机遇，要求道路交通系统推进绿色智慧发展**

把握新时代城市交通发展特征，抓住交通运输基础设施发展、服务水平提高、转型发展的黄金期和发展关键阶段，推进城市交通与经济、社会、环境的协调发展，为美丽滨城建设提供强有力的先导和服务支撑作用。

不断完善城市道路网络，深化城市交通网与运输网、信息网融合。推进城市道路与 5G 基站、光缆等信息基础设施统筹布局，推进城市道路交通智慧化、数字化发展，打造城市道路交通“数字大脑”。

以实现“碳达峰、碳中和”为目标，推进城市交通与自然和谐发展。以公交都市、慢行城市建设为抓手，优化城市道路功能。预留街道空间，构建低碳舒适的活力城市，为人民群众出行提供温馨的出行环境和便捷、安全的出行服务。

## **二、发展目标**

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，坚持以

人民为中心，深入贯彻落实新发展理念，重点保障民生需求、提升治理效能、增强城市活力，规划到 2035 年形成“区域互联互通、规模结构合理、功能等级明确、高效便捷品质”的多层级道路网络体系。

至规划期末，城市道路网设施获得本质提升，道路运输出行服务得到显著增强，道路管理能力取得长足进步，满足人民群众期待要求，服务滨城经济社会发展，有力支撑生态、智慧、港产城融合的宜居宜业宜游宜乐美丽滨海新城建设。

### **三、发展策略**

#### **(一) 双城互动，快捷一体**

促进津滨双城互通互联，确保双城间通道规模及出行效率。优化各通道功能，提高快速通道能力，促进立交节点与用地功能协调。合理布局双城间道路网络，实现道路容量与双城出行交通需求相匹配，加快打造双城交通一体化发展格局。

#### **(二) 等级明确，功能清晰**

推动完善城市骨架路网，实现道路快慢有序分离，充分保障不同类型城市道路的功能，保证骨架路网系统便捷高效，

提升次支路系统生活舒适性。提高各级道路衔接转换能力，通过高效衔接转换提升整体路网的交通承载能力，确保各等级道路功能充分发挥。

### (三) 支撑布局，统筹规划

结合滨城“带状组团化”空间特点，城市道路网络服务“一核两翼组团发展”的空间结构。结合滨城重点区域制定周边道路联动建设计划，衔接周边路网系统。加强各组团间道路网络连通性，根据不同组团特征，充分体现路网特色，梳理完善各组团内部路网体系。强调道路网络与土地开发强度的互动融合，保障路网承载力。

### (四) 港城融合，优化网络

根据天津港实际情况和未来港口集疏运需求特点，促进形成适应港产城融合发展的集疏运网络体系，优化疏港运输网络，强调港城客货分离，创新集散交通模式，保障疏港安全高效，促进支撑天津港转型升级与功能优化，构筑“区域通道能力强大、市域衔接组织舒畅、港内集散便捷高效”的港区集疏运道路系统。

### (五) 品质提升，绿色引领

提升城市道路品质，优化次支路网布局，通过对次支路、

街巷路进行完善和改造，提升城市道路网络微循环能力，强化微循环道路连通性，缓解滨城快速路和主干路通行压力。优化道路断面设置，保障绿色交通出行的路权，改善绿色出行环境。

## 第四章 城市道路桥梁规划

### 一、城市道路网规划方案

统筹考虑滨海新区现状路网、城市空间布局、集疏运通道等因素，按照相关规范要求，将道路按照不同等级分为快速路、主干路、次干路、支路四类。其中，快速路支撑城市骨架，主要承担区域对外快速通达功能；主干路为城市空间布局的主要载体，承担城市各组团间及组团内的长距离出行；次干路作为主干路的补充，承担组团间交通联系及组团内出行；支路承担各片区内部及对外交通联系，促进城市道路微循环。

#### （一）优化快速路网系统，实现区间快速畅达

快速路网系统结合新区国土空间布局，规划形成“三横两纵两联”体系。“三横”分别为京港快速、泰达大街、天津大道，由此形成滨城核心区-津城核心区间三条快速通道，强化津滨双城之间快速联系；“两纵”分别为西中环及南延段、海滨大道（滨城核心区段），南北向联系区域高速公路与副城，串联滨城核心区及南北两翼副城，使车辆逐层分流，实现客运组织对外疏解、辐射两副城的功能；“两联”分别为塘汉快速路、中央大道南段，两条联络线远期预留南北向货运通道的可能性，实现外围货运交通的有效疏解。其中，中央大道（轻

纺城段)近期按主干路标准实施,远期按照快速路标准控制。

## (二) 构建功能清晰、层次分明的骨架路网体系

结合滨城经济社会发展特征,规划符合滨城未来发展的骨架路网体系。优化各层级道路功能,促进各等级道路相互协调、高效一体;促进城市骨架路网体系与国土空间格局相匹配,充分适应滨城各组团及功能区用地布局。

全面梳理和规划城市道路网络,构建结构合理、层级清晰、分工明确、疏密有致的城市道路网络。规划将滨城主干路体系区分为结构性主干路与一般性主干路。结构性主干路主要服务滨城核心区、南北两翼副城片区的中、长距离联系,作为高快速通道的补充,形成城市空间拓展的骨架支撑;一般性主干路主要服务滨城核心区、南北两翼副城片区的中等距离联系,服务各组团内部跨区域出行,带动沿线地区发展。

对高速公路、国省道、快速路、结构性主干路进行管控,对一般性主干路、次干路及以下等级道路进行参照管理。强化兴港高速等主要集疏运通道两侧规划管控,根据道路定位及功能,划分设置缓冲带,避免造成新的客货矛盾。充分发挥各层级主干路功能,在保障道路路权的同时,合理设置各层级主干路与周边道路交口,协调周边用地。规划滨城核心区、北翼副城、南翼副城、空港组团、科技组团、海港核心

组团、临港经济组团、南港石化组团的空間范围，依照《天津市滨海新区国土空间总体规划(2021-2035年)》(报审稿)确定。

## 1、滨城核心区路网规划

滨城核心区四至范围为东至汉北路、中新天津生态城临海新城东部海岸线及海滨大道，南至津沽一线和津晋高速，西至秦滨高速、塘汉快速及蓟运河，北至兴港高速、永定新河和秦滨高速，国土总面积约 269 平方千米(包含部分海域)。滨城核心区规划路网密度 8 公里/平方公里。滨城核心区分为主城区片区与生态城片区两部分，分片区的规划路网结构如下。

### (1) 滨城核心区-主城区

滨城核心区主城区部分规划形成“一环七横七纵”的结构性主干路。

其中，“一环”由第五大街、港滨路、安阳道、车站北路围合而成。“七横”由北向南依次为：第九大街、云山道-第七大街、杭州道-第二大街、新港四号路、京山南道-大连东道、新港二号路、荣成道-永太路。“七纵”由西向东依次为：海兴路、海德路-国兴路、新北路、河北路-河南路、东江路-新华路、洞庭路、南海路-中央大道-新金融大道。

除结构性主干路外，滨城核心区规划一般性主干路共 25 条，其中横向通道由北向南依次为：泉州道、新港九号路、第十三大街、天祥西道-天祥道、国祥道、丰祥道-万荣大道、福州道、杭州道、木兰街、津塘路、上海道-新港三号路、和角道、滨河南路-新港路、汇通道-于新道、津沽路。其中纵向通道由西向东依次为：桃湖西路-盛塘路、海平路、海川路、威海路、厦门路、中心北路-中心路-中心南路、迎宾大道、黄海路、泰丰路-新城西路-春风路-融智路-东盐路、北海路-闸南路。

## （2）滨城核心区-生态城片区

生态城片区规划为“一环四横八纵”的主干路系统。其中，“一环”由中生大道、海博道、海天道、中泰大道、泰九路组成；“四横”分别为中泰大道-海天道、汉北路-海月道、中生大道-海博道、中津大道-海旭道；“八纵”分别为中滨大道、中海大道、中新大道、中天大道、中央大道、景盛路、智盛路、海月道。

滨城核心区规划城市次干路长度约 400 公里，承担集散交通功能为主，兼具服务沿线地块进出功能，有效提升滨城核心区道路网络运行效率。

## 2、滨城北翼副城路网规划

北翼副城片区规划范围北至塘汉快速路，南至秦滨高速，西至塘汉快速路，东至城北快速路，总面积约 65 平方千米。其中，大丰路以东区域作为东扩战略发展区，本规划仅针对该片区主干路网进行规划，次支路网系统根据后续开发同步完善。滨城北翼副城规划形成“两环六横六纵”的结构性主干路网。

“两环”指的外围货运环、城区保护环。外围货运环由滨玉线、秦滨高速、城北路围合而成。城区保护环由大丰路、滨玉线围合而成，作为北翼副城的内环，起到保护北翼城区内核，缓解北翼副城中心交通压力、疏解过境交通作用。“六横”依次为一纬路-文化街、友谊街、四纬路-太平街、栖霞街-主干路一、百鸟街-彩云街、长虹街；“六纵”依次为高新街、五经路-华山路、汉北路、东风路、主干路二、主干路三。

滨城北翼副城规划城市次干路长度约为 53 公里，承担集散交通功能为主，兼具服务沿线地块进出功能，有效提升北翼副城道路网络运行效率。

### 3、滨城南翼副城路网规划

南翼副城片区规划范围北至港塘路、津港路，东至中通路，南至轻纺大道、西环路及八米河，西至葛万路及板港路，总面积约 90 平方千米。滨城南翼副城内部路网分为结构性

主干路与一般性主干路两类，其中，结构性主干路规划为“五横六纵”，其中，“五横”为学府三路、学府路、立达街-广兴路、世纪大道、南环路；“六纵”为鹏翎路、中港路、迎新街、迎宾街、汉港路、海景七路。

除结构性主干路外，滨城南翼副城规划一般性主干路共6条，其中横向通道由北向南依次为：万景北路、学府四路、万泉路、学府二路；纵向通道自西向东依次为：津港路、育梁街。

滨城南翼副城规划城市次干路长度约为148公里，承担集散交通功能为主，兼具服务沿线地块进出功能，有效提升南翼副城道路网络运行效率。

#### 4、滨城空港组团路网规划

滨城空港组团规划面积约102平方公里，由外环东路、津山铁路、宁静高速、津滨高速、东金路、津汉公路围合而成。滨城空港组团规划形成“一环七横四纵”的结构性主干路路网格局。

“一环”由中环东路、中环南路、中环西路围合成，与环路相关联的主干路涉及中心大道、机场北路、西四道—东四道、西七道—东七道、西九道—东九道、西十一道—东十一道、西十一道—西十四道—西十五道等。

“七横”由北向南依次为：纬三路、纬五路、纬八道、纬十路、领航路、展业道、方山东道。

“四纵”由西向东依次为：航双路、通福路-通有路-驯海路、通航路、经三路。

滨城空港组团规划城市次干路长度约为 113 公里，承担集散交通功能为主，兼具服务沿线地块进出功能，有效提升组团道路网络运行效率。

## 5、滨城科技组团路网规划

滨城科技组团规划面积约 78 平方公里，由东金路、津滨高速、长深高速、京津高速联络线围合而成。滨城科技组团规划形成“六横八纵”的网格特征结构性主干路系统。

“六横”由北向南依次为：海油大道、康泰大道、高祥路、创新大道、神舟大道、北大街。

“八纵”由西向东依次为：高新一路、高新二路、高新五路、高新六路、夏青路、泰民路、中心庄路、高新八路。

滨城科技组团规划城市次干路长度约为 103 公里，承担集散交通功能为主，兼具服务沿线地块进出功能，有效提升城市道路网络运行效率。

## 6、滨城海港核心组团路网规划

滨城海港核心组团规划面积约 90 平方公里，由海滨大道以东，天津港北疆港区、东疆港区、南疆港区组成。滨城海港核心组团分为天津港北疆-东疆片区、南疆片区。其中：

北疆-东疆片区规划形成“十五横十纵”，其中，“十五横”由北向南依次为：新港九号路、澳洲北路、新港八号路、海铁大道、新港七号路、宁夏道、吉运一道、新港六号路、四川道-京门大道、新港道、山西道、天保大道、新港四号路-北京道、新港三号路、新港二号路；“十纵”由西向东依次为：跃进路、北港路-海滨十五路、北港东三路、海滨九路-东环路、海滨五路、临海路、美洲路、亚洲路、欧洲路、观澜路。其中，规划四川道-京门大道衔接泰达大街，通过主要节点优化，实现全程无信号灯、快速化通行。

南疆片区规划形成“三横七纵”主干路网体系，其中，“三横”由北向南依次为：南疆路、南港路-南港东路、南航路-南航东路；“七纵”由西向东依次为：东环路南延（远景预留）、南一路、港航一路、南港中路、东三路、东四路、东七路。

滨城海港核心组团规划城市次干路长度约为 57 公里，承担集散交通功能为主，兼具服务沿线地块进出功能，有效提升组团道路网络运行效率。

## 7、滨城临港经济组团路网规划

滨城临港经济组团规划面积约 164 平方公里，由津沽一线以南、津晋高速以北区域，以及海滨大道以东的天津港大沽口港区、高沙岭港区组成。其中，中央大道以东、珠江道以南、海滨大道以东区域作为战略预留区，本规划仅针对该片区主干路网进行规划，次支路网系统根据后续开发同步完善。滨城临港经济组团与城市空间同步生长，分为大沽口-高沙岭港区、中部新城片区两个片区。其中：

中部新城片区规划形成“八横五纵”主干路体系，其中，“八横”由北向南依次为：金岸二道、黄河道、北环路、河南路南延线、车站南路南延线-长江道、规划主干路一、珠江道、海兴路；“五纵”由西向东依次为：迎宾大道南延线、规划主干路二、水线路、东盐路、闸南路-物流大道。

大沽口-高沙岭港区规划形成“十一横九纵”的网格特征主干路系，其中，“十一横”由北向南依次为辽河道、辽河中队、黄河道、长江道、珠江道、津晋高速东延线、纬二路、纬五路、纬六路、纬九路、纬十一路；“九纵”由西向东依次为：东环路南延-渤海十路-经三路、经一路、渤海十六路、渤海十八路、渤海二十六路、渤海三十三路、渤海四十路、渤海五十路、渤海六十路。

滨城临港经济组团规划城市次干路长度约为 148 公里，承担集散交通功能为主，兼具服务沿线地块进出功能，有效提升组团道路网络运行效率。

## 8、滨城南港石化组团

滨城南港石化组团规划面积约 231 平方公里，由世纪大道以南、海景大道以东、中央大道以西、北穿港路以南、红旗路以北区域，以及海滨大道以东天津港大港港区组成。滨城南港石化组团与城市空间同步生长，分为轻纺城片区、大港油田片区、大港港区。其中：

轻纺城片区规划形成“五横二纵”主干路网格局，其中，“五横”由北向南依次为：世纪大道、轻三街、轻六街、轻八街、轻十路；“二纵”由西向东依次为：中荣路-纺四路、中通路-纺六路-西中环延长线。

大港油田片区规划形成“四横十三纵”主干路网格局，其中，“四横”由北向南依次为：创业路、幸福路、红旗路、创新路，“十三纵”由西向东依次为：港西大道、顺丰道、丰收道、康盛道、规划路一、光华道、东围堤道、规划路二、港盛道、开发道、光明大道、西中环延长线、海防路。

南港工业区规划形成“九横八纵”主干路网格局，其中，“九横”由北向南依次为：北穿港路、港北路、泰福道、主干

路一、主干路二、主干路三、红旗路、创新路、南堤路；“八纵”由西向东依次为：海港路、南港四街、南港六街、南港九街、南港十一街、南港十四街、主干路四、南港二十四街。

滨城南港石化组团规划城市次干路长度约 212 公里，承担集散交通功能为主，兼具服务沿线地块进出功能，有效提升组团道路网络运行效率。

## 9、滨城飞地道路规划

滨城现有经开区西区、经开区逸仙科学工业园、经开区一汽大众华北基地、经开区微电子工业区、高新区渤龙湖科技园、高新区华苑科技园等飞地，统筹规划管理飞地道路规划建设，加强协调，促进道路规划以支撑区域经济为目标，实现互利共赢机制。

### (三) 强化次支路网建设，加密区域路网

次干路和支路是道路网络系统重要组成部分，通过强化城市次支路网建设，不仅可以均衡交通流分布，便于微循环交通组织，而且可以适当减缓干路上的短距离交通，提高干路通行能力。

对不同类别地区，分类施策。新开发地区严格按照最新标准规划路网体系，体现窄马路、密路网、完整街道的理念

与新要求，在现有规划路网基础上规划新的次干路、支路，提升道路交通微循环水平，提升道路网密度。更新改造地区在原规划主次干路骨架的基础上，通过增加支路，进一步加密区域路网密度，提高交通组织的灵活性，增强路网的承载能力。既有开发地区中商业与就业集中区域，鼓励将公园绿地、路况好的道路纳入到道路支路体系，既有开发地区中的居住区域可结合实施状况，鼓励将路况较好的、具备车辆通行贯通的内部道路作为支路使用。

#### (四) 完善新区慢行网络，改善慢行出行环境

慢行交通系统功能分区。根据新区基础设施和自然条件现状，以高等级公路、铁路、河流为分界线，进行基本区域划分，综合考虑区域现状及规划用地情况、公共设施布局等因素，将各基本区域划分为主导发展区、优先发展区、平衡发展区三个等级。

推动完善慢行通道。结合慢行分区与慢行交通出行需求，在新区核心区范围内构建连通各区域的自行车廊道与区内主通道。其中，南北向廊道为南海路、洞庭路、河北路、车站北路、新北路-威海路-宁海路、海川路、国兴路-海御路；东西向廊道为车站南路、天津大道、永太路-新港二号路、新港四号路-津塘公路、第二大街-杭州道、第五大街、第七大街-云山道、十三大街-天祥道。针对新区各区域被铁路、河流、

高快速路阻隔的情况，通过新建道路、修建行人立体过街设施等方式，打通慢行网络断点，提升慢行畅通度。

构建生态适宜绿道网络。依据滨城内部“三轴一带多廊多点”的绿地系统规划结构，规划绿道网络，滨海新区东西向沿海河打造核心区滨水绿道，南北向沿中央大道打造串联城区的主要公园带，沿黑猪河绿廊、新河干渠绿廊、津山铁路绿廊、惠凤溪绿廊、大沽河绿廊、构建核心区绿道体系。

打造慢行示范区。实施海河、泰丰公园、紫云公园、贝壳湿地公园等滨水及公共空间慢行环境改善项目，利用废弃铁路、河流两岸、沿海堤岸等空间建设富有特色的慢行绿道，提升绿道品质。在洋货市场、华北陶瓷更新单元、塘沽南站更新单元、海博馆等公建重点地区，开展慢行优先及精细化设计示范，完善公共交通接驳设施，打通轨道交通出行链，扩大轨道交通服务范围。

完善慢行服务设施。针对行人过街困难节点，新增平面过街或立体过街设施，采用路面铺装、加设信号灯、安全岛、减小转角半径等措施保障行人或自行车过街安全。完善商业中心、居住区、大型公共设施等建筑周边停车设施布局，增强非机动车停车场与目的地联系。

归还慢行路权。通过治安、交通等部门监控数据共享等

手段规范占道停车、路口不避让行人、自行车等驾驶行为，通过设置护栏等措施，保证慢行交通出行安全，逐步建立更加公平、有序的道路秩序。

创新慢行政策。在老城区等新建道路设施阻力较大区域，整合现有道路交通资源，推进“车本交通”回归“人本交通”，将部分道路设施符合要求的公园路、内部路优化改造道路断面，提级为慢行通道，促进形成老城区慢行网络。

## 二、城市桥梁规划方案

### （一）完善道路立体交叉，提升衔接转换能力

统筹城市道路节点，提升道路间衔接转换效率。针对高快速相交节点，原则上采用互通立交形式，以保证该类型道路的快速化要求；快速路与主干路相交根据交叉口在路网中的位置、功能、形态以及道路两侧用地、河流等因素采取不同相交形式；主干路及以下道路相交原则上不新增立交桥梁。

#### 1、滨城快速路沿线立交桥梁

滨城快速路主要涉及海滨大道、中央大道、西中环快速路、塘汉快速路、泰达大街、天津大道，沿线主要立交桥梁规划如下。

滨城快速路沿线立交规划情况表

序号	相交道路	立交形式	相交道路等级
1	海滨大道—海月道	互通式	快速路—主干路
2	海滨大道—海旭道	互通式	快速路—主干路
3	海滨大道—新港九号路	互通式	快速路—主干路
4	海滨大道—新港八号路	互通式	快速路—主干路
5	海滨大道—兴港高速	互通式	快速路—高速公路
6	海滨大道—新港七号路	互通式	快速路—主干路
7	海滨大道—京门大道	互通式	快速路—主干路
8	海滨大道—新港四号路	互通式	快速路—主干路
9	海滨大道—天津大道	互通式	快速路—快速路
10	海滨大道—津沽一线	互通式	快速路—公路
11	海滨大道—南航路	互通式	快速路—主干路
12	海滨大道—长江道	互通式	快速路—主干路
13	海滨大道—津晋高速	互通式	快速路—高速公路
14	海滨大道—西外环高速	互通式	快速路—高速公路
15	中央大道—津晋高速	互通式	快速路—高速公路
16	中央大道—西外环高速	互通式	快速路—高速公路
17	中央大道—津神线	互通式	快速路—公路
18	中央大道—津石高速	互通式	快速路—高速公路
19	中央大道—珠江道	互通式	快速路—主干路
20	中央大道—津沽一线	互通式	快速路—公路
21	中央大道—天津大道	互通式	快速路—快速路
22	西中环—京港快速	互通式	快速路—快速路
23	西中环—欣园南道	互通式	快速路—主干路
24	西中环—京津高速	互通式	快速路—高速公路
25	西中环—第九大街	互通式	快速路—主干路
26	西中环—泰达大街	互通式	快速路—快速路

27	西中环—津滨高速	互通式	快速路—高速公路
28	西中环—津塘公路	互通式	快速路—公路
29	西中环—津塘二线	互通式	快速路—主干路
30	西中环—天津大道	互通式	快速路—快速路
31	西中环—珠江道	互通式	快速路—主干路
32	西中环—西外环高速	互通式	快速路—高速公路
33	西中环—海景大道	互通式	快速路—公路
34	塘汉快速路—西外环高速	互通式	快速路—高速公路
35	塘汉快速路—静湖北路	互通式	快速路—次干路
36	塘汉快速路—北塘大街	互通式	快速路—主干路
37	泰达大街—北海路	互通式	快速路—主干路
38	泰达大街—河北路	互通式	快速路—主干路
39	天津大道—河南路	互通式	快速路—主干路
40	天津大道—港塘路	互通式	快速路—公路
41	津汉公路—津城外环线	互通式	快速路—快速路
42	津汉公路—机场大道	互通式	快速路—快速路
43	津汉公路—宁静高速	互通式	快速路—高速公路
44	津汉公路—东金路	互通式	快速路—主干路
45	津汉公路—京津高速	互通式	快速路—高速公路
46	津城外环线—成林道延长线	互通式	快速路—主干路
47	津城外环线—津滨大道	互通式	快速路—快速路
48	机场大道-津滨大道	互通式	快速路—快速路

## 2、滨城主干路沿线立交桥梁

### (1) 滨城核心区

滨城核心区共规划主干路沿线立交桥梁 5 处,规划如下。

滨城核心区主干路沿线立交规划情况表

序号	相交道路	立交形式	相交道路等级
1	新港四号路—黄海路	互通式	主干路—主干路
2	车站北路—大连道	互通式	主干路—主干路
3	新华路—大连道	互通式	主干路—主干路
4	中央大道—京津高速	互通式	主干路—高速公路
5	津沽路—津沽一线	互通式	公路—公路

## (2) 滨城北翼副城

滨城北翼副城共规划主干路沿线立交桥梁4处，主要涉及秦滨高速、大丰路、汉北路等道路，规划如下。

滨城北翼副城主干路沿线立交规划情况表

序号	相交道路	立交形式	相交道路等级
1	汉北路—秦滨高速	互通式	主干路—高速公路
2	汉蔡路—秦滨高速	互通式	公路—高速公路
3	城北路—秦滨高速	互通式	公路—高速公路
4	滨玉线—大丰路	互通式	公路—公路

## (3) 滨城南翼副城

滨城南翼副城共规划主干路沿线立交桥梁2处，主要涉及海景大道、板港路、上高路等，规划如下。

滨城南翼副城主干路沿线立交规划情况表

序号	相交道路	立交形式	相交道路等级
1	上高路—海景大道	互通式	公路—公路

2	板港路—津港高速	互通式	公路—高速公路
---	----------	-----	---------

#### (4) 滨城其他组团

滨城其他组团主要立交桥梁规划如下。

滨城其他组团立交桥梁规划情况表

序号	相交道路	立交形式	相交道路等级	所在组团
1	经三路—津滨高速	互通式	主干路—高速公路	空港组团
2	东金路—津滨高速	互通式	主干路—高速公路	空港组团
3	东金路—纬五路	互通式	主干路-主干路	空港组团
4	东金路—纬八道	互通式	主干路-主干路	空港组团
5	中心大道—宁静高速	互通式	主干路—高速公路	空港组团
6	西九道—领航路	互通式	主干路-主干路	空港组团
7	汉港路—津滨高速	互通式	公路—高速公路	科技组团
8	中心庄路—津滨高速	互通式	主干路—高速公路	科技组团
9	汉港路—京津塘高速	互通式	公路—高速公路	科技组团
10	南一路—南航路	互通式	主干路-主干路	海港核心组团
11	港航一桥—南航路	互通式	主干路-主干路	海港核心组团
12	港航一桥—南港路	互通式	主干路-主干路	海港核心组团
13	南一路—南疆路	互通式	主干路-主干路	海港核心组团
14	新港四号路—海滨九路	互通式	主干路-主干路	海港核心组团
15	新港四号路—临海路	互通式	主干路-主干路	海港核心组团
16	新港八号路—跃进路	互通式	主干路-主干路	海港核心组团
17	经三路—津晋高速东延线	互通式	主干路—主干路	临港经济组团
18	纬五路-经三路	互通式	主干路—主干路	临港经济组团
19	长江道-渤海二十六路	互通式	主干路-主干路	临港经济组团
20	长江道-渤海四十路	互通式	主干路-主干路	临港经济组团
21	辽河道-渤海十路	互通式	主干路-主干路	临港经济组团

22	辽河道-南航路	互通式	主干路-主干路	临港经济组团
23	经三路—津港快速路延长线	互通式	主干路—主干路	临港经济组团
24	港北路—海港路	互通式	主干路-主干路	南港石化组团
25	红旗路-秦滨高速	互通式	主干路-高速公路	南港石化组团
26	红旗路-海港路	互通式	主干路-主干路	南港石化组团
27	港北路—秦滨高速	互通式	主干路-高速公路	南港石化组团
28	海港路—秦滨高速	互通式	主干路-高速公路	南港石化组团
29	红旗路-南港六街	互通式	主干路-主干路	南港石化组团
30	红旗路-津歧公路	互通式	主干路-公路	南港石化组团

## (二) 布设跨河流铁路桥梁隧道，保障路网联通度

结合滨海新区路网布局方案，规划以桥梁及隧道形式跨越河流、铁路，打通阻隔屏障，保障道路网系统的连通度。

滨城主要跨河跨铁路桥梁（隧道）规划如下：

### 1、跨河通道

#### (1) 跨海河通道

滨城核心区跨海河规划跨河桥梁（隧道）22座，保留现状跨河桥梁（隧道）5处，规划新增17处，自西向东依次为荣城道跨河桥2处、荣庆道跨河桥2处、盛塘路跨海河桥、海兴路跨河桥、国兴路跨河桥、西中环快速路跨河桥、津塘二线跨河桥、车站北路跨河桥、中心路跨河桥、海门大桥、新港二号路跨海河桥、海河开启桥、安阳桥、水线桥、中央

大道海河隧道、中河桥、东盐桥、于新桥、闸南路跨河桥、海滨大道跨河桥。规划后跨海河间距由 6.3 公里缩短至 1.1 公里。规划滨城核心区跨海河桥梁应兼顾行人立体过街设施功能。

## （2）跨永定新河通道

滨城核心区跨永定新河规划跨河桥梁 7 座，其中保留现状跨河桥梁 5 处，规划 2 处，自西向东依次为塘汉快速路跨河桥、彩虹桥及并线桥、永定新河防潮闸交通桥、中央大道跨河桥、海滨大道跨河桥、跃进路跨河桥、生态城-东疆跨海大桥。

## （3）跨蓟运河通道

滨城北翼副城跨蓟运河规划跨河桥梁共 7 座，其中保留现状跨河桥梁 4 处，规划 3 处，自北向南依次为文化街—一纬路跨河桥、太平街—四纬路跨河桥、新开南路—汉北路跨河桥、二经路—营城街跨河桥、五经路—嵩山路跨河桥、紫东街跨河桥、百鸟街—彩云街跨河桥。

## （4）跨独流减河通道

滨城南片区跨独流减河规划跨河桥梁共 8 座，其中保留现状跨河桥梁 5 处，规划 3 处，自西向东依次为西外环南

延线跨河桥、津石高速跨河桥、津歧公路跨河桥、海景大道跨河桥、西中环延长线跨河桥、中央大道跨河桥、秦滨高速联络线桥、秦滨高速跨河桥。结合正在修编的《天津市内河航道规划》、《全国港口与航道布局规划》以及市航运枢纽办组织开展的雄津水运通道复航研究，按照Ⅲ级航道的管控标准，预留通航净空。

### （5）跨河通道建设的标准要求

依据交通部关于海河通航标准的批复，海河（二道闸—新港船厂段）按 1000 吨级通航标准控制，海河（新港船厂—海河入海口段）按 5000 吨级通航标准控制。跨海河桥梁的规划建设需满足相关通航标准的净空要求。

永定新河、蓟运河、独流减河规划为一级河道，跨河通道建设应满足相关行洪要求，同时建议预留客运通航的可能性。

## 2、跨铁路通道

### （1）跨津山铁路

滨城核心区规划东西向跨津山铁路桥梁（隧道）12 座，平均间距约为 800 米，分别为资田路跨津山铁路通道、国兴次路跨津山铁路通道、金田路跨津山铁路通道、远洋中心路

跨津山铁路通道、远洋自然路跨津山铁路通道、西中环跨津山铁路隧道、津塘路跨津山铁路隧道、胡北路跨津山铁路通道、车站北路跨津山铁路桥、福建路跨津山铁路通道、中心路跨津山铁路隧道、河北路跨津山铁路桥。

滨城核心区规划南北向跨津山铁路桥梁 12 座，平均间距约为 1.1 公里，分别为京港快速跨津山铁路桥、永定新河南路跨津山铁路桥、北塘大街跨津山铁路桥、京津塘高速跨津山铁路桥、第十三大街跨津山铁路桥、兴港高速跨津山铁路桥、第九大街跨津山铁路桥、第七大街跨津山铁路桥、第五大街跨津山铁路桥、泰达大街跨津山铁路桥、杭州道跨津山铁路桥、新港四号路跨津山铁路桥、东江路跨津山铁路桥。

## （2）跨南疆铁路

滨城核心区规划跨南疆铁路桥梁 9 座，平均间距约为 1.4 公里，分别为闸南路跨南疆铁路桥、东盐路跨南疆铁路桥、迎宾大道跨南疆铁路桥、河南路跨南疆铁路桥、车站南路跨南疆铁路桥、西中环跨南疆铁路桥、海兴路跨南疆铁路桥、津沽路跨南疆铁路桥、盛塘路跨南疆铁路桥。

## 三、优化道路空间，推动出行结构活力转型

### （一）优化规划道路断面形式，实现功能与等级的统一

道路横断面应优先满足绿色交通的通行空间需求，促进公共交通的优先发展。本次有关道路横断面规划为规划指引建议，可在具体实施阶段结合实际情况优化调整。

已建成快速路断面按照现状落实；新建、改扩建或规划快速路红线宽度多为 40-75 米，敷设形式以高架+地面、地下+地面、地面形式为主。具体断面型式根据详细规划方案确定，但在快速路方案和立交节点方案设计时应充分考虑和保障轨道交通、相交道路所必需的通道空间。

新建或改扩建主干路红线宽度控制在 30-60 米，以 30 米、35 米、40 米为主，横断面规划一般为双向 8 车道或双向 6 车道，并考虑自行车通行空间，部分道路可设置自行车道或结合人行道、绿化带设置自行车道。部分区间干线道路设置可移动的中央分隔带，为后期潮汐车道预留可能。

新建或改扩建次干路红线宽度控制在 20-40 米，以 20 米、24 米、30 米为主，横断面以双向 4 车道为主，断面型式多为一块板。

机动车通行功能较强的支路，红线宽度宜控制在 14-20 米，支路红线宽度主要以 15 米、16 米、18 米为主，横断面规划为双向 2-4 车道。

道路红线宽度弹性规划管控，提升骨架路网道路通行能

力，协调规划建设关系，主要道路交叉口可分期分批开展渠化改造，规划给予配合。

## (二) 优化街道设计，提升道路品质空间

转变交通发展理念，坚持以人为本，推动从道路到街道的转变，推动完整街道建设，打造品质街道空间，推进落实红线内外一体化理念，为所有交通方式出行者提供公平交通空间。重视现状道路结构和功能的科学改造，根据不同道路功能，匹配不同断面。

1、商业/办公型街道应保证较宽敞的步行空间，对人行道与建筑前区空间进行一体化设计，沿街提供充足的自行车停车位及休憩空间，在建筑主要出入口附近布置路外自行车（共享单车）停车场，鼓励利用沿街建筑内部的夜间照明为人行道提供照明。

2、景观/风貌型街道应考虑共享街道等特殊断面形式，注重街道界面与环境的协调性，设置清晰的标识指示系统，沿街提供充足的座椅、垃圾桶等街道服务设施。

3、生活服务型街道应优先保证行人、非机动车的路权与通行宽度，营造积极的街道界面，底层商铺集中路段可设置路内停车位，结合退线和转角空间设置口袋广场，学校、医院出入口 50 米内设置信号灯平面过街，小区、学校出入口附

近设置交通静缓措施。

4、通过型街道应保持步行、自行车道的连续，依次优先保障步行交通、非机动车交通、公共交通、机动车交通的通行宽度，道路应设置机非、人非物理隔离，行人过街应设置信号灯。

#### **四、强化交通管理，统筹交通系统智慧化升级**

##### **(一) 以规范管理为纲领，提升城市精细化管理水平**

结合滨海新区主要通道，进行绿波信号控制试点研究，打造精细化绿波主通道。优先选取潮汐现象明显的主通道进行早晚高峰期的绿波试点，打造“单向绿波”通道，可选取滨城核心区的新港四号路、黄海路、中新大道、南翼副城的世纪大道等道路开展试点。

结合上位规划对集疏港通道、以及 12T 以上大型货车在滨城核心区及南北两翼副城内活动情况进行管理，研究设置禁货区域，并利用电子警察，对闯禁货车进行抓拍。

优化桥下空间用地和管理。增强城市立交、桥梁下空间的可达性和安全性，推进环境融合，引入居民参与和政策支持，改善居民日常生活体验，提高城市空间的利用效率，促进桥下空间利用符合居民需求，兼顾城市功能。

丰富公安交警管理手段，针对禁行路段、区域，设置电子围栏，及时进行信息推送；针对服务区域的大型货车，提前申请通行卡，采用电子标签技术开展自动识别，设置电子警察进行违章抓拍。

## (二) 开展智慧化改造，建立完善智能交通系统

加强适应滨城实际情况的智能交通系统的研究、开发和应用，提高交通控制与管理技术水平。有计划、分步骤地建立公共交通信息管理中心、城市道路交通控制中心、物流集配及商业交通车辆调度控制中心等服务平台。依靠智能化交通管理系统和相应的信息管理中心实现机动车辆在道路空间上交通流量的合理分配。

以交通调查为基础，完善城市交通综合信息系统，改善计算机和通信网络，实现现代科技手段向交管基层的延伸。进一步扩大智能交通系统控制范围，以智能交通系统为目标，开发信息容量大、内容丰富的交通基础信息库，研制能满足智能交通系统、交通管理和交通控制系统需求的交通信息管理系统。

## (三) 推进智慧灯杆建设，打造城市照明示范区

伴随现状城市道路断面改造，对道路附属照明设施进行补充、优化、更新，选取中心北路以西、津塘路以北、河北

路以东、杭州道以南围合而成的区域为城市照明示范区，开展需求导向型智慧路灯杆布局与实施方案研究。

#### **(四) 强化养护管理，促进城市交通可持续发展**

正确处理好城市道路建、养、管之间的关系，切实落实道路桥梁相关养管政策，提高道路养护与管理水平。各级道路管理部门要积极发挥牵头协调作用，扎实开展好道路桥梁养护和路政管理工作，推进路政管理与道路养护的有机衔接与工作融合，确保配套养护资金全额用于养护管理工作，并协调相关部门，调动社会力量支持和参与养护工作。统筹协调规划建设，弹性管控城市道路养管，便捷建成道路设施的养管移交。

建立交通基础设施的电子档案，实现从设计-建设-运维养护的全生命周期“一张表”管理。积极做好节假日、重要活动日交通组织管理，各相关部门应共同研究制定切实可行的应急预案，提前预判分析，加强管理，共同保障节假日、重要活动日城市交通安全、顺畅。

## **五、近期建设建议**

### **(一) 滨城核心区近期主要建设项目**

加快滨城核心区骨架路网建设。推动实施杭州道西延、

永太路西延、西中环南延、西中环快速化、车站北路南延等道路建设，完善滨城核心区路网骨架，促进滨城核心区集聚发展。

增设滨城核心区跨阻隔通道。推动西中环跨海河桥、车站北路桥、安阳桥、于新桥、滨海南路桥等五座跨海河桥梁建设。待上述跨河桥梁实施后，西中环-海滨大道之间，跨河间距由现状 4 公里缩短至 2 公里；东西向跨铁路通道平均间距 1 公里，南北向平均间距 0.9 公里。

完善滨城核心区重要交通节点，完善津滨高速与西中环立交节点工程，分流进出滨城核心区交通，减轻新港四号路交通压力。

打通滨城核心区主次干道断头路。打通天津港航运四道与海滨大道交口、太湖路、一大街、开发区新城东路与新港四号路交口、解放路节点、新港三号路（上海道）、洞庭路（鸿运小区）节点、万顺道与迎宾大道节点等，实施河北路立交改造。

增强生态城区域道路交通能力。开展中津大道西延工程前期研究，开展玉砂道-东风南路连通桥工程，加强生态城与汉沽城区的联系。加强对中央大道的利用，优化沿线出入口布局，启动汉北路联络线（中央大道-中新大道）工程，适当

疏解中新大道的汉沽过境车流，强化与中央大道车流转换。推动静湖北路西延，强化塘汉快速路对生态城的服务，实施彩虹桥及并线桥改造，强化生态城南向联系。强化临海新城地区的道路体系，推动景盛路及桥梁工程，增加临海新城南北贯通通道，推动研究海滨高速与区域主干道（如海月道）的互通桥梁。

港口集疏运方面，加快建设天津港集疏运专用货运通道，内联北疆、东疆港区，外接京津塘等高速，形成港口对外快速集疏运通道。

## （二）滨城北翼副城近期主要建设项目

开展汉北路-西外环立交工程前期研究，加强生态城、汉沽区域对西外环高速的利用；积极推动汉沽区域道路配套工程建设，包含塘汉公路联络线、塘汉快速大辛庄立交节点完善工程、二经路南延、东扩片区路网完善等工程，改善汉沽城区交通出行环境。

新建汉南路改线一期工程（滨保高速-滨唐线），推动芦堂路改建公路工程建设，提高普通货运公路通行能力，实现汉沽城区货运外围绕行，减少货运交通对城区的干扰。

## （三）滨城南翼副城近期主要建设项目

结合南翼副城区域开发，积极推动大港城区市政道路配套工程，推动世纪大道改造、四化西路改造、朝霞道道路完善、迎宾街南延长线拓宽等工程；推动港东三道东延、海景七路南延、轻纺城及小古林片区配套道路工程；完善大港油田片区路网，推动创业路西延至港西大道工程、丰收道拓宽工程（幸福路至穿港路）、健安道新建工程（幸福路至穿港路）；完善中塘片区开发项目的道路配套，推动中港路南延工程、中塘镇安和路西延工程；推进海景大道南延、津歧公路拓宽改造、世纪大道西延（板厂路）改造、葛万路中塘段拓宽工程、津淄公路改造工程；增强津歧路与世纪大道交口、港东三道与汉港公路交口车辆通行能力。改善城区交通出行环境，促进缓解港城矛盾，改善区域交通组织。

#### (四) 滨城其他区域近期主要建设项目

建设西中环延长线（轻六路-红旗路）、北穿港路（海防路-新石化大道）工程。涉及天津港港内道路建设及集疏运体系，研究推动天津港东环路（北港路）南延工程、新港四号路-北京道隧道工程、东疆-生态城跨永定新河通道工程、秦滨高速-津晋高速互通立交工程；涉及科技组团，推动高新八路、房山道、神舟大道、惠贤道、海平路、海德路、海川路、高新一路、高泰道等道路工程；涉及南港石化组团，伴随津潍高铁建设，推动光华路等滨海南站配套工程建设。

# 第五章 城市道路行人立体过街设施规划

## 一、建设回顾与评价

历经十余年发展，滨海新区逐步由产业区升级转型为城市。受到滨海新区前期发展产业区理念的影响，新区范围内货运铁路、客货混行道路存在于核心区内，且现状行人立体过街设施较少，影响居民出行体验。现状滨城核心区行人立体过街设施仅 16 处，集中于老塘沽片区与经开区东区，不能对核心区范围内的居民提供覆盖全面、品质优良的行人过街服务。

伴随滨城城市功能和人民群众对生活品质的提升，对行人过街设施提出新的要求，人民对美好生活的向往不断加强，对提升城市出行品质，提高出行便捷度的需要不断增强。

滨城“一核两翼组团发展”的城市空间结构对行人过街设施提出更高标准，更加紧凑的滨城空间布局将促进行人立体过街设施的规划布局优化。

绿色交通、慢行交通对行人过街设施提出更多要求。行人立体过街设施促进完善慢行路网，提升慢行交通地位，满足慢行路网立体连续、品质提升要求。

## 二、规划布局要求

### (一) 规划思路

滨城范围内的行人立体过街设施应优先选择设置在跨越快速路、铁路、河流等屏障处，或规划设置于曾发生过或经评估可能发生重大交通事故的地点。同时，学校、医院、商业区等有特殊需求的地点也可考虑设置立体过街设施。此外，响应市民关注热点问题，便捷居民出行，满足民众出行需求开展规划。

### (二) 与周边衔接设置要求

过街设施应与学校、医院等地的出入口距离不大于 80 米，与居住区、大型商业设施等地的出入口距离不大于 120 米，与公共交通站点距离不大于 100 米。

### (三) 针对不同等级开展不同设置要求

立体过街设施的布设需考虑安全性、便捷性与可达性，其规划设置需考虑以下要求：

1、对高速公路、城市快速路两侧有用地开发，存在人行过街需求的路段，应设置立体过街设施。

2、当道路双向交通量超过 1200pcu/h，或过街行人超过

5000 人次/h 的路段，可设置立体过街设施，并与平行交叉口等平面过街保持 250—300 米距离。不满足本条件的的路段过街宜采用平面斑马线过街。

3、进入交叉口总人流量达到 18000 人次/h，或交叉口的一个进口横过马路的人流量超过 5000 人次/h，且同时在交叉口一个进口或路段上双向当量小汽车交通量超过 1200pcu/h 时，可在该交叉口设置立体过街设施。

4、在学校、医院、公交枢纽等有特殊要求的地段，宜设置立体人行过街设施解决行人过街问题。

5、一般次干道及以下道路，坚持行人优先原则，不优先采用立体过街设施方式，宜采用平面斑马线过街。

### **三、规划布局方案**

#### **(一) 滨城核心区立体过街设施规划方案**

总体情况：共计规划行人立体过街设施44处（包含现状行人立体过街设施16处），规划新增28处。

高快速路沿线：高快速路沿线共计规划行人立体过街设施19处，包括保留现状行人立体过街设施2处，规划新增17处行人立体过街设施，规划过街平均间距由现状1300米降低为800米，较现状降低40%。其中，西中环沿线设置6处，泰达

大街沿线设置5处，天津大道沿线设置6处，京津塘高速设置1处，海滨大道沿线设置1处。

主次干路沿线：主次干路沿线共计规划行人立体过街设施25处，包括保留现状行人立体过街设施14处，规划新增11处行人立体过街设施，规划过街平均间距由现状410米降低为350米，较现状降低15%。

滨城核心区立体过街设施规划情况表

序号	类型	位置	周边用地性质	规划建设情况
1	天桥	西中环和国祥道交口附近	居住、工业用地	规划新增
2	天桥	西中环和庐山道交口附近	居住、商业用地	规划新增
3	天桥	西中环和福州道交口附近	居住、工业用地	规划新增
4	天桥	西中环和木兰街交口附近	居住用地	规划新增
5	天桥	西中环和远洋道交口附近	居住用地	规划新增
6	天桥	西中环和津同道交口附近	居住用地	规划新增
7	天桥	京津冀高速与海德路交口东侧	居住用地	规划新增
8	天桥	泰达大街和西中环交口东侧	居住用地、绿地	规划新增
9	天桥	泰达大街和车站北路交口东侧	居住用地	规划新增
10	天桥	泰达大街和东江路交口西侧	居住用地	规划新增
11	天桥	泰达大街和新城西路交口附近	居住、商业、绿地	现状保留
12	天桥	泰达大街和太湖路交口附近	居住、商业、体育用地	现状保留
13	天桥	天津大道和车站南路交口附近	居住用地	规划新增

14	天桥	天津大道和中心南路交口附近	绿地	规划新增
15	天桥	天津大道和迎达路交口附近	居住用地	规划新增
16	天桥	天津大道和西月路之间	居住、医院用地	规划新增
17	天桥	天津大道与东岳路交口附近	居住、文化、绿地	规划新增
18	天桥	津塘公路和龙田路交口附近	居住用地	规划新增
19	天桥	津塘公路和远洋中心路交口附近	居住、商业用地	现状保留
20	天桥	车站北路与上海道交口附近	居住、商业、绿地	规划新增
21	地道	和平路和学校大街之间	居住、商业、绿地	现状保留
22	地道	上海道和东大街交口附近	居住、商业、绿地	现状保留
23	天桥	京山南道和远洋中心路交口附近	居住用地	规划新增
24	地道	大连道和车站北路交口东侧	居住用地、铁路用地	现状保留
25	天桥	津塘路和崇义道交口附近	居住用地	规划新增
26	天桥	新港四号路与黄海路交口东侧	居住、商业用地	规划新增
27	天桥	津滨轻轨9号线市民广场站附近	居住、商业用地	现状保留
28	天桥	北大街与海缘路交口附近	居住、工业用地	规划新增
29	天桥	第五大街跨津山铁路桥	居住、工业用地	现状保留
30	天桥	车站北路和厦门路交口附近	居住用地	规划新增
31	天桥	宝山道和河北路交口附近	居住、商业用地	规划新增
32	天桥	东江路和津山铁路之间	居住用地	现状保留
33	天桥	河北路和津塘路交口附近	居住	现状保留
34	天桥	河北路和营口道交口附近	居住、商业、绿地	现状保留
35	天桥	河北路和上海道交口附近	居住用地	现状保留

36	天桥	上海道和中心南路交口附近	居住、绿地	现状保留
37	天桥	南海路和兴港高速交口附近	工业用地、公寓	现状保留
38	天桥	南海路和第三大街交口附近	居住、商业用地	现状保留
39	天桥	北海路和第四大街交口附近	居住、商业、体育用地	现状保留
40	天桥	车站北路与大连道交口北侧	居住用地	规划新增
41	天桥	胡北路与京山南道交口附近	居住用地	规划新增
42	天桥	中央大道与新港三号路交口	居住用地、学校、绿地	规划新增
43	天桥	海滨大道与天津大道交口附近	服务周边大沽口炮台	规划新增
44	天桥	天津大道与水线路交口附近	服务周边地块	规划新增

## (二) 滨城北翼副城立体过街设施规划方案

总体情况：共计规划行人立体过街设施13处（现状立体过街设施4处）。

跨越蓟运河分布：规划跨越蓟运河行人立体设施共10处，包括保留现状跨越蓟运河行人过街设施4处，规划新增人车混行桥梁3处，行人景观桥3处，规划过蓟运河平均间距由现状2.5公里降低为1.1公里。

主干路分布：主干路沿线共计规划行人立体过街设施3处，其中，五经路共计2处，便捷五经路东西两侧居住区联系；汉沽西环紧邻滨海北站设置1处，便捷滨海北站旅客接驳转换。

滨城北翼副城立体过街设施规划情况表

序号	位置	周边用地性质	规划建设情况
1	一纬路和蓟运河交口附近	居住用地	现状保留
2	一纬路和四纬路之间	居住、商业用地	规划新增
3	四纬路和蓟运河交口附近	居住、商业用地	现状保留
4	蓟运河和营城街交口附近	居住用地、战略预留区	规划新增
5	五经路和蓟运河交口附近	居住、工业用地	现状保留
6	五经路和四纬路之间	居住、工业用地	规划新增
7	五经路和五纬路之间	居住、工业用地	规划新增
8	大丰路和蓟运河交口附近	居住、工业用地	现状保留
9	十一经路与金运河交口	工业用地、公共服务用地	规划新增
10	百鸟街和蓟运河交口附近	工业、商业用地	规划新增
11	长虹街和蓟运河交口附近	居住用地	规划新增
12	化工街和蓟运河交口附近	居住用地、工业用地	规划新增
13	汉塘路和茶淀馨苑南边界附近	居住用地	规划新增

### (三) 滨城南翼副城立体过街设施规划方案

总体情况：共计规划行人立体过街设施4处，均为新增。

主干路沿线分布：规划立体过街设施均位于主干路沿线，3处位于世纪大道，1处位于迎宾街。位于世纪大道上3处分别服务大港第一中学，服务世纪广场公园；位于迎宾街的1处主

要服务大港第一小学。

滨城南翼副城立体过街设施规划情况表

序号	位置	周边用地性质	规划建设情况
1	世纪大道和商场后街交口附近	居住、商业用地	规划新增
2	世纪大道和迎宾街交口附近	居住、商业、广场用地	规划新增
3	世纪大道和三经路交口附近	居住用地、战略预留区	规划新增
4	迎宾街和上高路交口附近	居住、工业用地	规划新增

#### 四、近期建设计划

加快推进滨城行人立体过街设施建设，提升滨城慢行路网连通性，打通断点。加快建设西中环快速路沿线行人立体过街设施，减缓快速路对滨城核心区的切割，加强西中环快速路两侧交通联系；依托海河滨水空间，打造海河两侧滨水绿道，推进海河沿线、蓟运河沿线的行人立体过街设施建设。

## 第六章 保障措施

### 一、健全机制保障

健全城市道路桥梁保障体制，推动管理机构之间互相协调，建立权责清晰、组织高效的组织架构与管理模式，进一步完善工作机制，提升城市道路桥梁管理水平，强化服务、引导职能，不断增强服务效率和科学引导。

### 二、重视法制保障

加强城市道路桥梁相关制度建设，在规划、建设、运营、管理的各环节、各领域中提供制度支撑，完善行政执法体制，创新监管模式，增强道路桥梁安全监管和应急保障能力。

### 三、加强投资保障

抓住国家支持区域经济发展和加快滨海新区开发开放的战略机遇，积极争取国家有关部门在安排投资、银行贷款、发行债券等方面的支持政策。坚持“建设、养护、管理”并重的原则，着力加大对基础性交通设施的财政投入力度。采取更为灵活的优惠政策，广泛吸引国内外资金参加交通基础设施的建设与经营。

#### **四、强调时序保障**

由道路桥梁主管部门会同相关部门根据发展需求，理清建设时序，拟定道路桥梁建设计划，分年度稳步推进实施。

## 第七章 附则

本规划经滨海新区人民政府批准后生效。

本规划的法律有效组成文件是文本、图册及相关数据。

本规划的解释权属滨海新区城市道路桥梁专项规划行业主管部门。