

天津市城市道路桥梁专项规划

二〇二四年五月

第一章 总则

道路系统是城市基本功能的重要载体，承载了城市的社会和经济活动。我市道路历经百年发展，初步形成了覆盖广泛、层级明晰的现代道路网络系统，有力支撑了经济发展和城市建设。“十四五”以来，我市开启了全面建设社会主义现代化大都市新征程。为进一步优化、提升和完善我市城市道路网络系统，高效支撑经济发展和城市建设，推动实现建成社会主义现代化大都市远景目标，依照国家和我市相关法律法规规章及政策文件规定，编制本规划。

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大和二十届二中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记视察天津重要讲话精神，认真落实党中央、国务院决策部署和市委、市政府部署要求，以满足人民群众日益增长的美好生活需要为根本目的，紧紧围绕2035年基本建成社会主义现代化大都市的远景目标，通过打造更加完善的城市路网体系、更加合理的城市路网级配、更加绿色的交通出行条件、更加舒适的道路空间尺度，实现城市道路系统更高水平服务经济社会发展。

二、基本原则

——支撑城市空间格局。立足津滨双城功能定位，通过完善城市道路桥梁布局，高效服务津滨双城核心区、主城片区、区域

性节点城市，支撑我市“一市双城多节点”国土空间总体格局和城镇体系成型完善。

——落实交通发展战略。聚焦“双碳”目标，落实综合交通体系发展战略，在综合交通体系框架下发挥道路交通作用，实现对轨道交通、常规公交、慢行交通的服务、支撑和协调。

——满足各类用地功能。落实“三区三线”管控要求，城市空间内坚持分区施策，结合片区发展要求和功能定位，各级道路有机协调，支撑城市开发；涉及永久基本农田、生态保护红线的，应严格予以避让，必须且无法避让的应严格按照国家和我市有关规定办理。

——保障慢行交通路权。道路空间利用由以车为主向以人为本、人车兼顾转变，优化路网在联通性、可达性等方面的服务水平，充分保障慢行交通路权，实现道路交通低碳、绿色发展，激发道路空间城市活力，持续改善市民出行体验。

——提升系统安全韧性。因地制宜开展道路桥梁多通道、多路径谋划，提升路网系统的安全性、可靠度，提高智能化水平和应对大面积突发交通拥堵、城市应急疏散等方面能力，不断增强路网系统韧性。

三、规划范围和内容

规划范围为“津城”“滨城”、外围各区主城区城市开发边界范围，重点为“津城”核心区和“滨城”核心区。

“津城”核心区、“滨城”核心区范围内规划内容为城市快速

路、城市主干路以及城市次干路的空间布局、线路走向和控制标准。其他地区规划内容为城市快速路和城市主干路的空间布局、线路走向和控制标准。

其中，城市次干路为示意方案，可结合国土空间总体规划、国土空间详细规划、城市设计、地区策划方案等进行相应调整。

四、规划期限

规划期限为 2021—2035 年，与天津市国土空间总体规划、天津市综合交通体系规划一致。

五、规划作用

本规划在天津市国土空间总体规划指导下，是对到 2035 年我市城市道路空间布局、线路走向和控制标准的总体安排，对编制国土空间详细规划具有指导作用，是编制国土空间详细规划涉及城市道路内容的基本依据。

六、规划依据和参考资料

1. 中华人民共和国城乡规划法
2. 中华人民共和国土地管理法
3. 中华人民共和国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
4. 交通强国建设纲要
5. 中共中央 国务院关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见
6. 天津市国土空间发展战略

7. 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

8. 天津市人民政府关于印发天津市贯彻落实《国家综合立体交通网规划纲要》实施方案的通知（津政发〔2022〕1号）

9. 天津市国土空间总体规划（2021—2035年）（报审稿）

10. 天津市综合交通体系规划（2021—2035年）阶段成果

11. 天津市轨道交通线网规划（2021—2035年）阶段成果

12. 天津市省级公路网规划（2021—2035年）阶段成果

13. 规划范围内已批复及在编控制性详细规划

14. 城市综合交通体系规划标准（GB/T 51328—2018）

15. 城市道路工程设计规范（CJJ 37—2012）（2016版）

16. 城市道路路线设计规范（CJJ 193—2012）

17. 城镇化地区公路工程技术标准（JTG 2112—2021）

七、规划目标及指标

到2035年，立足建设社会主义现代化大都市、国际消费中心城市和区域商贸中心城市的发展定位，以综合交通发展战略为指导，持续完善路网功能、结构、布局，形成便捷、高效、绿色、安全、经济的一体化路网体系，支撑国土空间格局优化，缓解道路交通拥堵，激发城市活力。

通达指标：“津城”核心区内90%地区和“滨城”核心区内90%地区均实现任意两点平均40分钟通达；“津城”范围内90%地区和“滨城”范围内90%地区均实现任意两点平均60分钟通达。

密度指标：津滨双城核心区道路网密度达到 8 公里/平方公里。

环境指标：道路断面空间慢行交通、绿化空间不低于 45%。

安全指标：主次干路安全隔离设施设置率达到 100%。

运行指标：路网整体饱和度不超过 0.45。

八、交通预测

人口规模预测。根据天津市国土空间总体规划，预计到 2035 年，天津市常住人口达到 1800 万左右，可承载人口规模 2000 万人。其中，规划“津城”核心区常住人口 600—625 万人，“滨城”核心区常住人口约 210 万人。

居民出行量预测。到 2035 年，全市居民出行率达到 2.35—2.45 次/日，日出行量达到 4700—4900 万人次，“津城”核心区日出行量达到 1410—1530 万人次，“滨城”核心区日出行量达到 493—515 万人次。

居民出行方式预测。到 2035 年，城市绿色交通出行比例达到 80%，其中慢行交通出行比例不低于 50%，公共交通出行比例提升至 25%以上。小汽车（含巡游出租车、网约车）交通出行比例控制在 20%左右。城市核心区绿色交通出行比例力争达到 85%。

居民出行空间分布预测。市域出行分布随着城市空间结构重塑，以“津城”核心区、“滨城”核心区各自为中心的通勤交通圈将逐步构建，“津城”核心区与环城各区呈现廊道式一体化发展态势，形成半径 15—20 公里通勤圈；“滨城”范围内呈现以核心区为主的多中心组团式发展态势，各组团形成半径 5—15 公里通勤

圈；双城与近郊各区间将呈现点线走廊式交通联系结构。

九、规划策略

综合交通高效协同。加强道路交通与各类交通方式的协同配合，加密轨道站点周边路网密度，道路路权充分保障公共交通和慢行交通，实现道路交通与综合交通方式的有效协同。

路网功能统筹融合。统筹公路和城市道路功能，相应等级城市道路与公路网统筹衔接，实现城市内外交通顺畅转换，提升区域路网整体运行效率。各级道路网络分工协作，一体化满足社会经济活动需求。

快速路网增容完善。充分发挥既有道路功能，继承既有快速路体系，优化节点，提升部分高等级道路，通过断面和节点改造扩容快速路系统，形成以双城为核心、双城间有序互动的快速路网组织结构，完善城市快速路系统，服务双城联通及快速、长距离出行。

主次道路功能明晰。主干路细分类型，交通型主干路配合快速通道服务长距离交通，普通主干路形成地区主骨架。次干路衔接主干路及支路，有效提供地区性交通组织服务。主次干路有机协调，路网布局契合地区城市特征，不同道路网络服务不同用地类型，充分满足城市用地功能。

桥梁节点衔接畅通。充分发挥桥梁对城市空间的“缝合”作用，立交桥梁匹配相交道路等级和路网容量，跨越类桥梁保证路网的连续和联通，通过科学安排桥梁节点，减少交通绕行，实现

各级路网的顺畅衔接。

慢行交通系统成网。结合水系资源、公园绿地等布设城市绿道慢行线路，因地制宜设置综合步道、骑行道、慢跑道，构建慢行交通网络，落实生态要求、满足群众品质出行需求。

空间品质活力提升。推动道路向街道转型，通过街道红线空间、绿线空间、退线空间要素的统筹优化，落实“以人为本”的发展理念，塑造高品质城市空间，复兴街道生活，提升城市活力。

第二章 路网系统发展现状与主要问题

一、城市道路交通发展概况

(一) 道路里程不断增长

全市建成区道路总长度 9669 公里，路网密度 6.52 公里/平方公里。市内六区路网密度整体较高，其中和平区路网密度达到 13.03 公里/平方公里；滨海新区路网密度偏低；“津城”外围地区建成区路网密度发展不一，武清、静海、宝坻、宁河、蓟州五区建成区路网密度整体不高。

全国 36 个直辖市、省会城市及计划单列市中心城区路网密度平均水平为 6.10 公里/平方公里，我市津滨双城核心区路网密度与之相当，路网密度指标位列全国第 17 位，高于北京（5.70 公里/平方公里），低于上海（7.20 公里/平方公里）和重庆（6.70 公里/平方公里）。

(二) 承载能力持续提升

道路网络有效服务城市交通出行。道路交通量持续增长，其中进出外环线机动车总量逐年提高，达到 171.7 万标准车，年均增长约 5.2%，核心区内部全日跨河机动车总量达到 145.2 万标准车。道路网络服务公共交通作用明显，依托主干路建设 194 公里公交专用道，服务常规公交出行规模约为 171.8 万人次/日，服务轨道交通接驳出行规模约为 92.2 万人次/日。

道路网络有效支撑双城空间拓展。高效保障了天津超大城市

大尺度的通勤出行，全市单程平均通勤 8.4 公里、单程平均通勤时耗 39 分钟，与主要城市相比具备时间优势，优于北京（47 分钟）、上海（40 分钟），逊于广州（38 分钟）、深圳（36 分钟）。

（三）绿色交通出行模式优势明显

交通出行结构具有显著的绿色交通出行模式特征。“津城”核心区范围内，私人小汽车出行比例为 20.9%；常规公交出行比例为 4.8%，轨道交通出行比例为 5.0%，公共交通出行比例合计 9.8%；慢行交通（步行+自行车）出行比例为 65.2%；班车出行比例为 0.3%。绿色交通出行比例达到 75.3%。

对比国内主要城市绿色出行比例，我市绿色交通出行模式优势明显，高于北京（73.1%）、上海（69.4%）、广州（70.8%）、成都（72.8%）等主要城市，绿色新发展理念正在逐步落实。

（四）交通运行整体良好

路网运行整体通畅。我市早高峰平均车速为 24.5 公里/小时，除快速路、外环线部分路段及中环线内部分点位早晚高峰存在常发性拥堵情况外，其他道路运行情况良好。

经大数据手段分析，我市高峰时段运行车速高于北京（19.1 公里/小时）、上海（19.0 公里/小时）、广州（20.5 公里/小时）等主要城市。

二、路网系统发展存在的主要问题

（一）在区域层面，快速路未按规划完全实施，部分路段拥堵明显

快速路部分节点和路段尚未按照规划实施。东纵快速路真理道节点、京津路（龙门东道—南仓道）、辰昌路（津雄高速收费站—外环线）以及西中环快速路华山道节点等，目前还存在信号控制交叉口，未实现快速路车辆连续流运行。

快速路部分路段早晚高峰时段拥堵明显。密云路快速路（黄河道—简阳路桥）、黑牛城道（中石油桥—海津大桥）、昆仑路（富民路—京津城际铁路）、东纵快速路（中山北路—新开路）、津塘公路（胡家园立交—车站北路）等路段高峰时段拥堵严重。

（二）在城市层面，主干路体系化不够完善，存在组团联系不足和断头路情况

“津城”外环线以外地区路网组团式发展，横向联系不足。环外片区组团路网相对独立，相邻组团间缺乏直接联系，如精武镇与大寺镇间、新立街与双港镇间缺乏主干路，主要依靠外环线沟通联络。

“津城”快速环线至外环线间路网骨架不完善。该地区路网依然薄弱，干路不成体系，尚未形成平行于快速环线和外环线的城市干道，罗浮路、跃进路、雪莲路等主干路存在断头路情况。

（三）在片区层面，道路系统服务重点地区能力不足，片区次支道路密度偏低

城市重点建设地区次支道路明显不足。海河柳林、侯台、程林以及刘园等片区路网建设支撑不够，地区骨架路网实现率为82.4%，次支道路实现率仅为51.6%，尚有114公里主干路和733

公里次支道路未实现规划。

（四）在街道层面，慢行交通出行比例与路权供给倒挂，慢行交通保障不足

慢行交通出行比例与路权供给倒挂。各级道路中机动车空间占 67%，慢行交通空间占 28%，但机动车出行比例仅为 20%左右，慢行交通出行比例超过 60%，存在明显的倒挂问题。

慢行交通空间和安全保障不足。慢行空间尺度偏低，78%的道路人行道宽度不足 3 米，步行交通空间较为局促。非机动车道与车行道之间缺乏良好的物理分隔，多以道路标线的形式分隔非机动车道，91%的道路缺乏独立路权的自行车道。

第三章 规划方案

一、提升多级路网，全面支撑津滨双城高质量发展

依据《城市综合交通体系规划标准》(GB/T 51328—2018)，综合考虑天津既有路网现状、城市布局特征、交通特性等因素，合理确定我市道路等级及建设标准的控制要求。

道路系统根据其功能等级划分为干线道路、集散道路和支线道路，干线道路包括快速路和主干路，集散道路主要指次干路，支线道路主要指支路。我市城市道路等级和功能划分详见下表。

城市道路功能等级划分与相关要求

大类	中类	小类	功能说明	设计速度 (km/h)	高峰小时服务 交通量推荐值 (双向标准车当量数)
干线道路	快速路	I 级快速路	为城市长距离机动车出行提供快速、高效的交通服务	80—100	3000—12000
	主干路	交通型主干路	为城市主要分区（组团）间的中、长距离联系服务	60	2400—5600
		普通主干路	为城市分区（组团）间的中、长距离联系以及分区（组团）内部主要交通联系服务	40—60	1000—3600
集散道路	次干路	次干路	为干线道路和支线道路的转换以及城市内中、短距离的地方性活动组织服务	30—50	300—2000
支线道路	支路	I 级支路	为短距离的地方性活动组织服务	20—30	—
		II 级支路	为短距离的地方性活动组织服务的街坊内道路和步行、非机动车专用路等	—	—

各级城市道路一般段的控制宽度和车道规模宜符合下表。

城市道路控制宽度与车道规模

类型	控制宽度（米）	车道规模
快速路	小于 70	双向，车道 4—8 条
交通型主干路	40—50	双向，车道 6—8 条
普通主干路	40—45	双向，车道 4—6 条
次干路	20—35	双向，车道 2—4 条
I级支路	14—20	双向，车道 2 条
II级支路	14 及以下	按需确定

（一）提升城市快速路，满足机动车长距离出行需求

通过提升城市快速路规模，有效衔接城市核心地区和主城片区，支撑城市空间拓展，满足机动车长距离出行需求。

“津城”快速路系统规划为“双环十五射”的快速通道。其中，“双环”包括外环线快速路和快速内环，外环线快速路由外环西路、外环南路、外环东路、外环北路组成，快速内环主要由南仓道、千里堤、西横堤、密云路、剑川路、简阳路、红旗南路、黑牛城道、昆仑路、津围大道、淮河北道等组成；“十五射”为京津路—京津线通道、津雄高速通道、津霸快速路通道、西青道通道、复康路—津沧高速通道、津涞道—团泊大道通道、卫津南路—荣乌联络线通道、解放南路通道、津港高速通道、大沽南路—天津大道通道、铁东北路—津滨大道—津滨高速通道、卫国道—津汉线通道、志成大道—津宁高速通道、淮河东道—津蓟高速通道和津围大道—克黄线通道。

“滨城”快速路系统规划为“三横两纵两联”的快速通道。具体是：“三横”包括中津线、京津塘高速—泰达大街通道、天津大道通道；“两纵”包括丹东线通道、秦滨高速—海滨大道通道；“两联”包括丹东线—塘汉快速路通道、中央大道（天津大道以南段）通道。

（二）强化核心地区骨架路网，增强城市核心交通竞争力

通过强化城市核心地区骨架路网，更好承担城市片区中心间特别是相邻片区中心间的较长距离交通，充分支撑片区发展，增强城市核心交通竞争力。

“津城”规划形成环状放射式的主干路系统。环线交通型干路通道分别为中央活力区外围保护环线、外环线快速路与快速内环间疏解环线以及环城四区产业环线。射线交通型干路通道共 14 条。“滨城”核心区规划形成“二十六横二十四纵”的主干路系统。

（三）完善环城四区路网体系，支撑主城片区交通发展

通过完善环城四区路网体系，向内衔接城市核心地区，向外对接外围各区，横向四区互通，支撑主城片区高效发展。

东丽区路网规划形成网格化路网格局，路网组团化发展。西青区路网规划形成“两网三轴”的扇面状路网格局，其中西青城区、赛达城区各自形成完整的路网体系，两城区之间有机联通。津南区路网规划形成组团网格式格局，部分地区路网自由式发展，射线道路和切向道路有效衔接各组团。北辰区路网整体规划形成方格网状格局，环内地区、双口—青光组团、大张庄—双街组团

和西堤头组团路网高效联通。

（四）加密支路网络，激发窄路密网城市活力

进一步提升城市功能、改善公共交往空间、激发城市活力，通过加密支路网络加快形成“窄路密网”建设格局。

城市支路应以街区尺度为控制手段，加密支路网。通过合理控制街区尺度，提高支路网密度，并根据地块形状合理布局。具体要求如下：

（1）商业商务等街区尺度不宜大于 150 米 × 150 米。

（2）居住街区尺度不宜大于 200 米 × 200 米。

（3）工业仓储等街区尺度不宜大于 400 米 × 400 米，有特殊需求的执行其相关标准。

现状保留区域，有条件的可适当增加支路。

强化支路与周边路网的衔接。支路应当与周边城市道路保持顺畅连接，对接成网，避免形成错位交叉口。

此外，新建住宅要推广街区制，原则上不再建设封闭住宅小区。已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开，实现内部道路公共化，解决交通路网布局问题，促进土地节约利用。

二、完善地区网络，不断助力区域节点城市建设

武清、宝坻、静海、宁河、蓟州五区城市道路自成体系，各区道路网络落实城市发展定位，支撑城市转型，支持产城融合，服务城乡互动，不断助力区域节点城市建设。

三、统筹桥梁节点，高效推动路网衔接顺畅转换

桥梁系统根据其功能等级划分为以下两类：

跨河道、铁路桥梁：在道路与河道、铁路相交情况下，保证人、车通行建设的建筑物，其断面应与上下游道路保持一致。

道路交叉桥梁：在道路与道路相交情况下，两条或多条道路在不同平面上相互交叉，形成立交桥梁，其红线空间应根据具体交叉形式确定。

（一）布局河道铁路跨越桥梁，保障路网联通水平

各级路网根据路网布局方案，以桥梁或地道等形式穿越河道、铁路。

“津城”核心区跨海河规划主要桥梁 20 座，跨南运河规划主要桥梁 17 座，跨北运河规划主要桥梁 14 座，跨子牙河规划主要桥梁 9 座，跨新开河规划主要桥梁 18 座。

“滨城”核心区跨蓟运河规划主要桥梁 7 座，跨永定新河规划主要桥梁 8 座，跨海河规划主要桥梁 23 座。

在城市核心地区或其它地区还应因地制宜布置慢行交通跨河桥梁。慢行交通跨河桥梁布置应重点考虑满足跨河交通需求、减少慢行交通绕行距离、契合两岸用地功能等方面要求，规划重点考虑在“津城”核心区、“滨城”核心区，如设计之都、柳林公园等地区布局慢行交通跨河桥梁，作为主要道路跨河桥梁的补充。上述慢行交通跨河桥梁方案可在城市慢行交通规划、区级道路桥梁专项规划或其他相关规划中予以落实。

（二）完善道路立体交叉桥梁，提升路网承载能力

城市快速路相交应为互通式立交，城市快速路与城市主干路相交宜为分离式立交。

“津城”核心区立交桥梁主要集中在外环线快速路、快速内环以及快速路射线沿线。外环线快速路、快速内环与主要道路相交应为立交形式，未来通过平面交叉口立交化改造以及局部节点完善逐步实现外环线快速化和快速内环的功能提升。快速路射线与主要道路相交宜为分离式立交形式，“津城”核心区主干路及以下等级道路原则上不再新增道路立交。

“滨城”核心区立交桥梁主要集中在中海滨大道、中央大道、丹东线、丹东线一塘汉快速路、京港快速路、天津大道、京滨高速一新港四号路、车站北路等沿线。

四、优化道路空间，有力促进出行结构活力转型

（一）全面统筹道路路权，保障各类交通通行要求

路权分配应遵循公平性、可持续原则，由以往关注车辆转向以人为本、人车兼顾是未来交通可持续发展的必由之路。进行路权分配时应充分考虑以下因素：

1. 转变交通发展理念，坚持以人为本，推动道路向街道转变，合理划分路权，将城市街道塑造成高品质的公共空间。

（1）公建项目建筑退线区应具备人行通行功能，在有效扩大人行通行空间的同时，将人流与商业设施充分结合，为提升城市活力创造有力条件。

（2）生活服务街道应集约利用街道空间，提供满足各类居民

活动需求的场所与设施，宜引入稳静化措施降低车速。

(3) 景观休闲街道应将人行道与沿线绿化带进行一体化设计，并鼓励设置连续的自行车专用道、跑步道等设施。

(4) 交通型街道应根据步行交通、公共交通、非机动车交通、机动车交通和静态交通的需求对空间进行统筹分配，并对优先级较高的交通方式进行优先保障。

(5) 综合街道功能与界面类型混杂程度较高，路权分配应当兼顾多种类型特征的要求，进行有针对性的街道设计。

2. 实现多样化的路权管理，通过设置公交专用道、可变车道、HOV 车道（多乘员车道）、因地制宜设置自行车道等，提升道路使用效率。

3. 加强宣传引导，转变交通发展理念，并结合公交周、无车日等活动，对有关路段适时、动态调整路权分配方式。

综合考虑上述因素，路权分配通过道路横断面统一体现，道路横断面应优先满足绿色交通的通行空间需求，统筹各种出行方式空间，促进公共交通优先发展。各级道路规划红线宽度应结合功能、等级充分保障横断面要素设置条件。

已建成快速路其断面按照现状落实；新建、改扩建或规划快速路红线宽度多为 40—70 米，敷设形式以高架+地面、地下+地面、地面形式为主。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。

主干路红线宽度一般控制在 40—50 米，特殊情况下可放宽至

30—60 米，横断面一般规划为双向 4 车道至双向 8 车道，断面型式宜为多块板。

次干路红线宽度一般控制在 20—35 米，横断面一般规划为双向 2 车道至双向 4 车道，断面型式多为一块板。

城市支路红线控制宽度宜控制在 14—20 米，横断面一般规划为双向 2 车道，也可以是单向单车道。因条件受限的，红线控制宽度不小于 12 米。

在具体道路确定红线宽度时，应统筹考虑机动车道、非机动车道、人行道、分车带、设施带、绿化带等组成部分，满足各部分的规划、设计要求。若条件受限，应优先满足城市公共交通、步行与非机动车交通通行空间布设要求。

城镇化地区公路路段应当与城市道路系统相衔接，道路断面可根据交通需求设置人行道、非机动车道等。

（二）充分保障慢行空间，促进绿色交通转型发展

原则上，我市城市建成区范围内主、次、支三级道路均应布设步行与非机动车交通通行空间。

涉及历史文化保护等特殊区域道路宽度相对较窄，宜结合城市更新改造和有关条件，因地制宜布设步行与非机动车交通通行空间。

非机动车道宽度不应低于 2.5 米，单向非机动车道专用路宽度不宜低于 3.5 米，双向非机动车道专用路宽度不宜低于 4.5 米。

快速路辅路、主干路及次干路应设置具有物理隔离设施的专

用自行车道，支路宜进行划线隔离。

人行道设置应与交通设施带、建筑前区、绿化景观实施等有效衔接，统筹布置，可考虑道路红线、道路两侧绿化、建筑前区一体化设计。

鼓励在轨道站点和公交站点影响区、商业设施集中地区、学校、公园等地区的道路，优先保障人行通行空间，上述区域人行道宽度不宜小于 4 米，其他各类地区新建道路人行道宽度不应小于 2 米。

在道路建设条件受限的情况下，可通过适当压缩道路空间其他部分宽度，优先保障慢行空间。

（三）加强空间统筹管控，着力激发城市街道活力

对于中央活力区等区域，路网实现率高，主要依靠优化道路空间提升城市活力。通过“道路”向“街道”转型，将街道视为最大的城市公共空间，提升街道品质，激发城市活力。

上述区域道路按照“快速路满足长距离交通出行需求，部分主干路突出景观等，次干路形成商业、生活、历史、景观特色”的原则，将原快速路、主干路、次干路道路按照街道类型划分为交通型街道、商业型街道、生活型街道、历史型街道、景观型街道和综合型街道。

既有道路更新通过划分更新路权、统筹街道功能、提升环境品质、激发街道活力，将安全、生态、精致、活力四大理念融入道路更新中，实现活力街道、精致城市、魅力天津的目标。

红线内空间需要降低机动车空间占比，强化街道的安全性及舒适性，提升街道绿化覆盖率，主要控制机动车道（公交专用道）、分车带、非机动车道、人行道等要素。

红线外空间结合绿化空间、退线空间，统筹布置绿化、城市家具及各类功能设施，提升空间利用率；依据建筑功能与类型，发挥退线空间功能，提升街道舒适度，激发街道活力；考虑街道建筑业态，统筹沿街建筑色彩、外立面材质、建筑风格等要素。

城市其他区域道路可参照上述控制要求进行建设和更新。

五、明确发展任务，持续增强道路桥梁体系效能

坚持问题、目标双导向原则，从落实我市“十四五”规划，支撑“津城”“滨城”双城发展格局不断完善，支持重点片区和重点设施建设，不断完善路网自身功能，提升路网整体服务水平，更好发挥服务城市功能的角度，本规划提出了城市主干路、重要的城市次干路和桥梁的重点发展任务。

（一）推动完善双城路网，助力实现城市发展定位

1. “津城”路网发展聚焦提升“津城”核心区现代服务业水平与城市活力。完善城市快速路体系，更好服务长距离出行需求，缓解城市主次道路拥堵。推动结构性主干路贯通，真正发挥结构性主干路作用，形成平行于快速路的疏散通道，缓解和分担快速通道交通压力。促进片区联通道路建设，打通片区间的阻隔，实现片区间的全面对接。构建重点开发片区骨干路网，促进重点片区全面对接城市路网体系，实现对重点开发片区的高效支撑。加

密和完善地区路网，打通断头路，促进城市路网高效联通，进一步提升路网整体承载能力。

2. “滨城”路网发展聚焦服务补短板，服务“滨城”核心区集聚功能，提升城市能级。加快“滨城”核心区骨架路网成型，增设关键通道，打通断头路，增强中新天津生态城区域道路承载能力。

（二）服务整合主城片区，不断增强区域竞争功能

1. 东丽区重点发展任务

围绕环内地区整体提升、东丽经济开发区升级改造、强化环外组团对外联系，进一步完善骨架路网体系布局。完善环内地区路网体系，强化东丽经济开发区与环内地区东西连通，强化环外组团对外连通，完善东丽区内部路网体系。

2. 西青区重点发展任务

围绕建设天津南站周边路网，加强西青城区、赛达城区对周边的辐射带动作用，进一步优化路网、缓解交通拥堵。完善西青区快速通道体系，优化完善天津南站周边路网体系，强化西青城区辐射周边、内部连通，强化赛达城区辐射周边、产城融合，强化与“津城”核心区干道联通，完善西青区内部路网体系。

3. 津南区重点发展任务

围绕加强津南区与“津城”核心区的快速联系、打通区域内部关键通道，形成区域高效便捷道路体系。优化完善津南区快速入市通道，强化津南区内部组团间及与周边区域的联系，完善津

南区内部路网体系。

4. 北辰区重点发展任务

围绕完善整体路网功能、支撑重点地区开发，以交通先行带动沿线区域发展，进一步优化路网、缓解交通拥堵。支撑老城外溢发展需求，支撑重点地区发展，加强北辰区组团间路网体系建设。

（三）分别完善五区路网，有力支撑中等城市建设

1. 武清区重点发展任务

破除武清城区组团间阻隔，促进组团间便捷联系。破除河流、铁路阻隔，加强翠亨路两侧组团联系。

2. 宝坻区重点发展任务

优化完善宝坻站前路网体系，强化宝坻新城辐射周边、产城融合，加强京津新城南北向交通联系。

3. 静海区重点发展任务

建设完善静海新城路网，加强静海新城和团泊西区间联系，进一步织补路网，缓解交通拥堵。

4. 宁河区重点发展任务

围绕未来科技城建设，提升宁河新城、未来科技城对周边的辐射带动作用，加强宁河新城组团间联系，疏解宁河新城过境交通。

5. 蓟州区重点发展任务

建设完善蓟州主城区骨架路网，加强各组团间联系，推动重

点地区开发建设，加密支路网络。

第四章 道路系统智能化发展

道路系统应通过智慧化升级手段，不断提升道路管理、养护智能化水平，实现道路系统智能化与城市智慧系统统筹协调发展。

（一）开展智慧化改造，健全完善智能交通平台。建立覆盖全域的智能交通系统，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设施，形成交通管理智能中枢,提高交通控制与管理智能化水平。

（二）加强道路智慧管理，提升城市精细化管理水平。更多干路开展绿波信号控制，选取潮汐现象明显的主通道进行早晚高峰期的绿波试点。针对禁行路段、区域，应用电子围栏、电子标签等技术，进一步提升交通管理水平。

（三）推动智慧设施建设，完善新型智慧基础设施。试点开展多功能智慧路灯杆建设，建设多级停车诱导标志系统，不断完善城市新型智慧基础设施体系。

（四）实现养护管理科技化，促进城市交通可持续发展。建立交通基础设施电子档案，实现道路桥梁全生命周期“一张表”管理，赋能提升道路养护与管理水平。

第五章 规划实施的有关环境保护措施和要求

一、环境影响评价总体结论

本规划的实施对天津市经济社会发展具有重要的先行引领作用。本规划实施主要带来生态、噪声、环境空气、地表水、地下水等环境影响，在落实本规划环评及其审查意见，以及规划实施阶段的项目环评及其批复意见提出的各项环保措施后，规划实施对环境的不利影响可以得到有效控制和缓解。因此，从环境保护角度，本规划实施具备环境可行性。

二、规划环境影响减缓对策和措施

本规划涉及的道路、桥梁项目在实施过程中应严格落实国家和本市有关规定、《天津市城市道路桥梁专项规划环境影响评价报告书》及具体项目的环境影响报告要求，落实生态、声环境、振动、地表水、地下水、空气、固体废物、社会环境、资源、环境风险等方面的防范对策和措施，减缓不良环境影响。

第六章 保障措施

规划传导。将市级道路桥梁专项规划作为各区编制区级道路桥梁专项规划的依据，区级道路桥梁专项规划侧重次支道路的布局管控，与市级规划形成对各级路网的综合统筹。市级道路桥梁专项规划各类成果反馈到各级国土空间规划中，协调优化城市土地利用和功能布局，并落实和保障道路桥梁用地。

方案管控。对快速路、主干路依法依规进行刚性管控；次干路及以下等级道路在保证路网布局满足交通需求、线路走向顺接周边道路、道路宽度符合规范原则要求情况下，可结合国土空间总体规划、国土空间详细规划、城市设计、地区策划方案等依法依规进行深化统筹。

用地保障。道路红线范围内的道路用地一经批准，任何单位或个人不得擅自变更。统筹需求预留排水泵站等配套设施和道桥管理用房、道班等养护设施用地并同步建设，充分保障道路桥梁养护工作正常开展。

资金保障。在强化资金保障能力、落实事权支出责任的基础上，坚持尽力而为、量力而行，按照投资计划合理保障建设资金，稳步有序推进项目建设实施。

落地实施。由道路建设主管部门会同相关部门拟订道路桥梁年度建设计划，持续有效指导道路建设，支撑城市发展。

第七章 附则

本规划经天津市人民政府批准后生效。

本规划的法律有效组成文件是文本和图则。

本规划的解释权属天津市城市道路桥梁专项规划行业主管部门。

天津市城市道路桥梁专项规划

津滨双城快速通道示意图



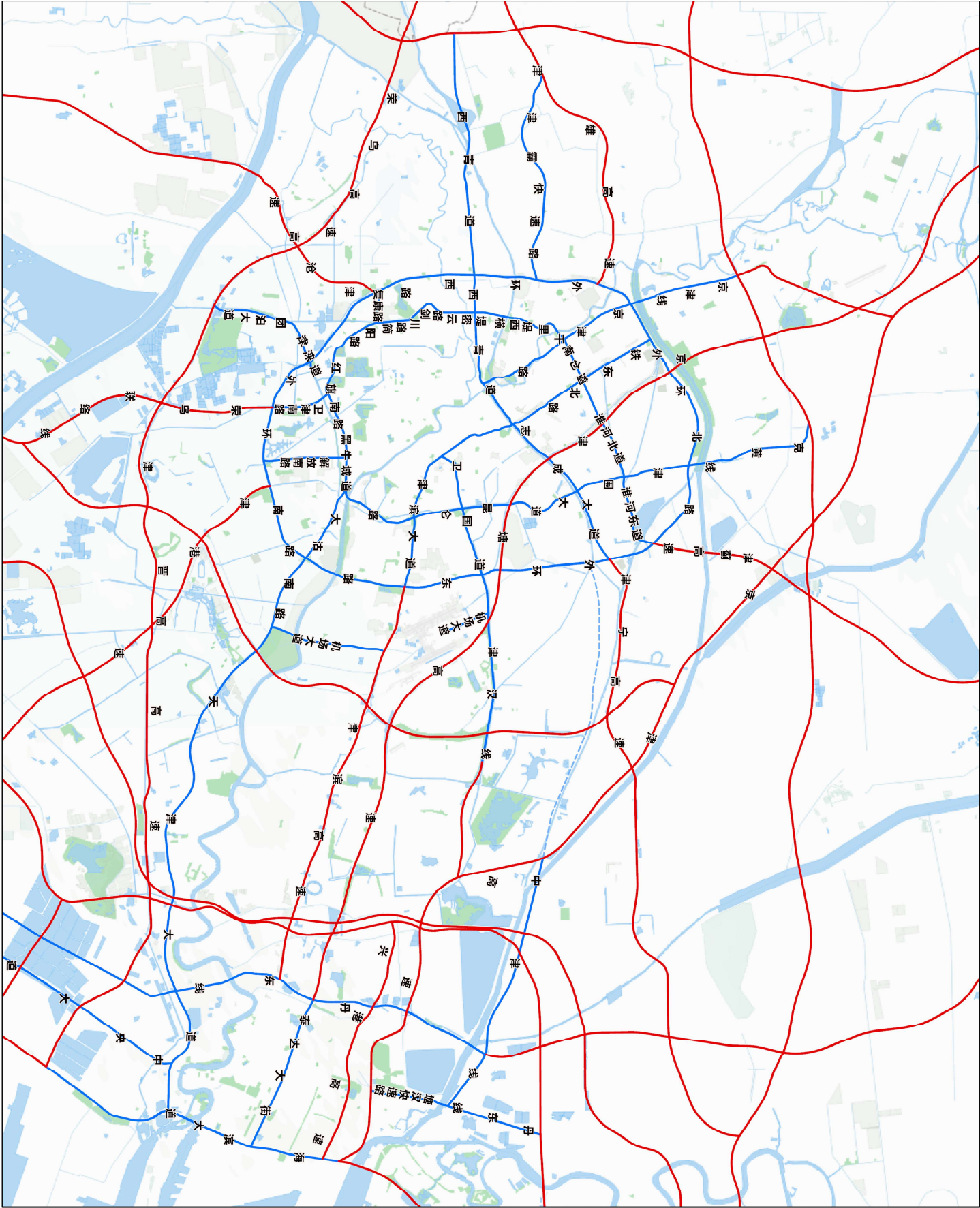
图例

城市快速路

高速公路

(注：高速公路方案以相关规划批复为准)

图号：A



“津城”交通型干路示意图

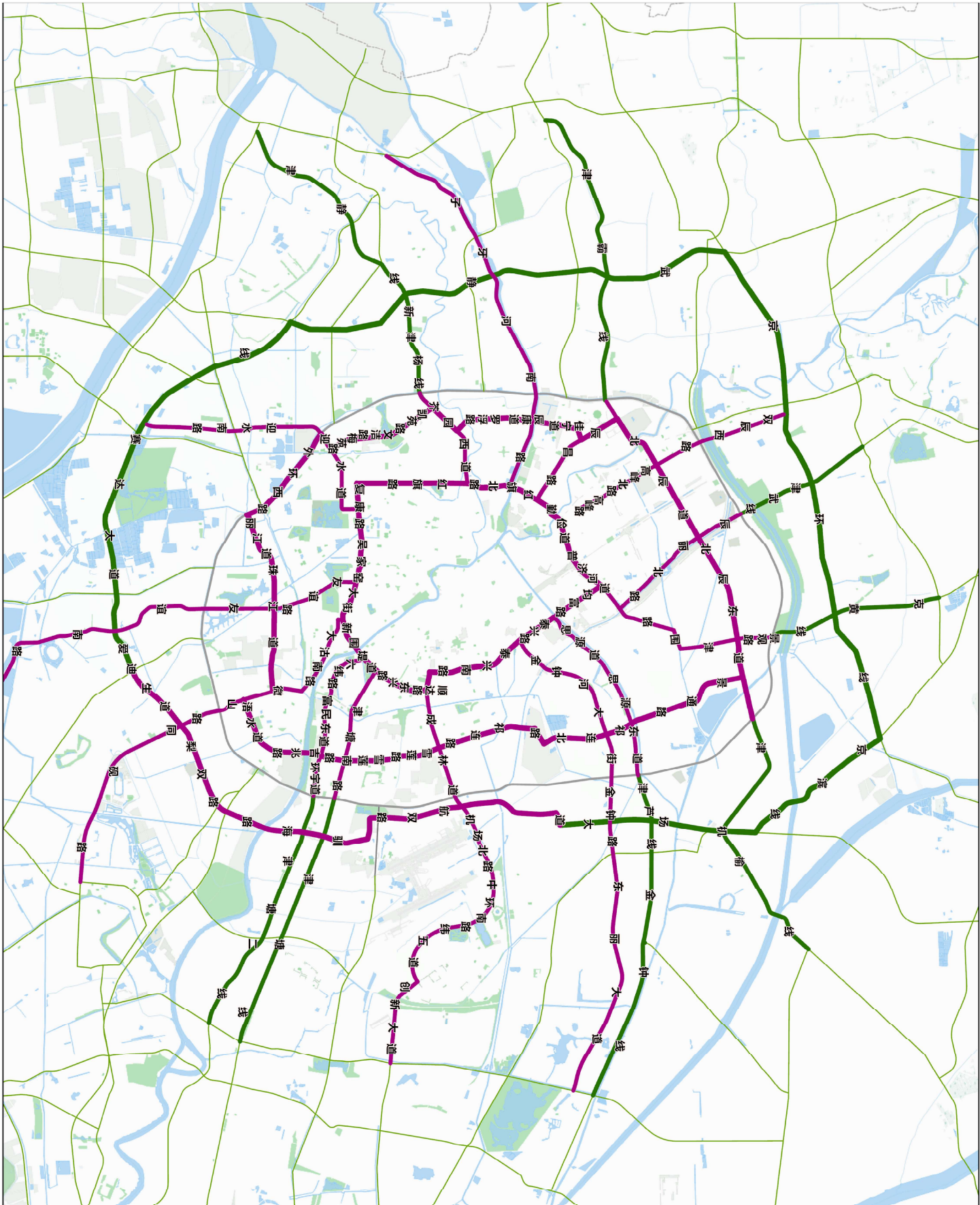
天津市城市道路桥梁专项规划



图例

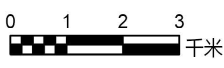
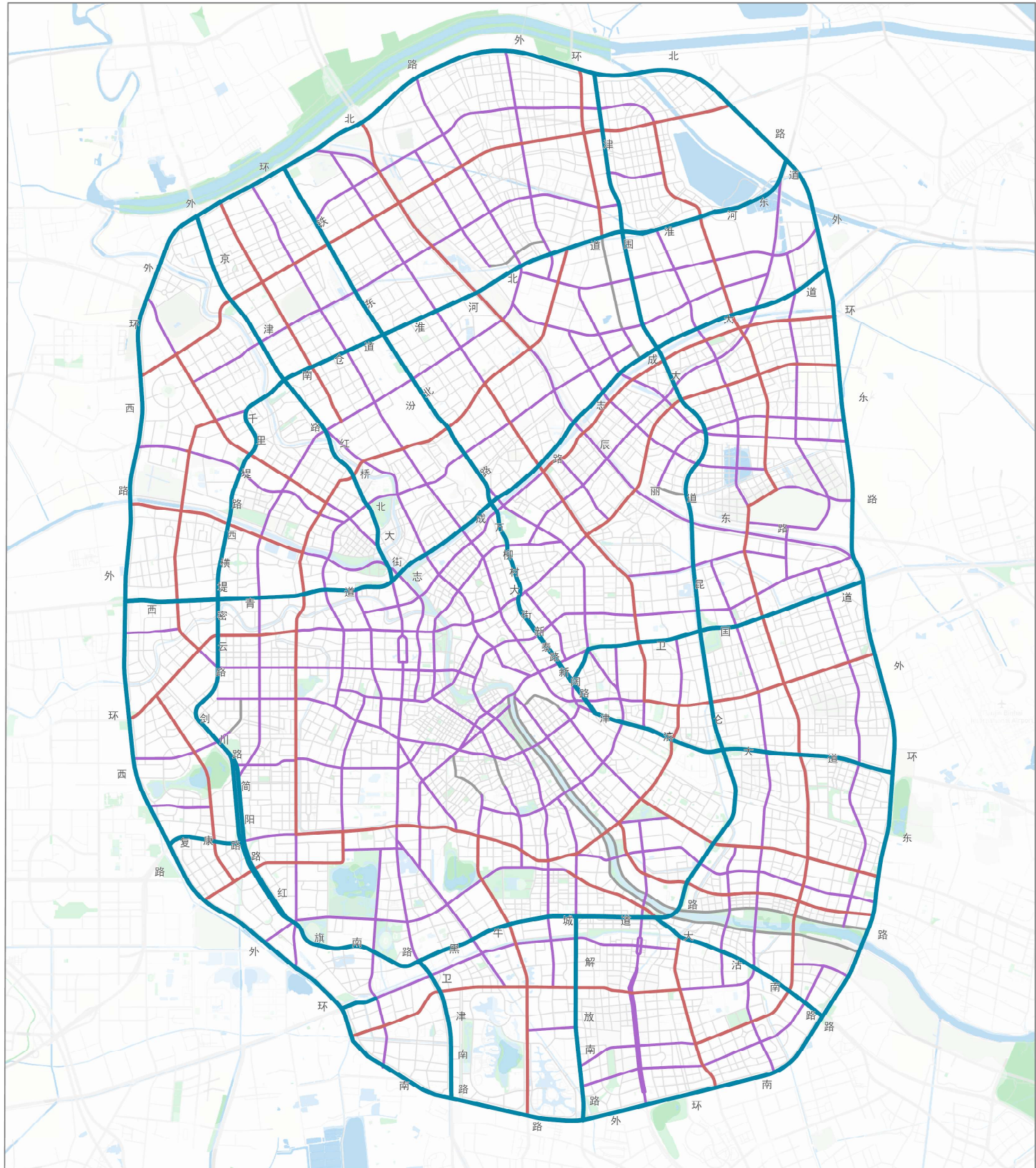
- 交通型城市干路
- 城镇化地区公路
- 外环线快速路

图号：B



“津城”核心区路网规划图

图号：1

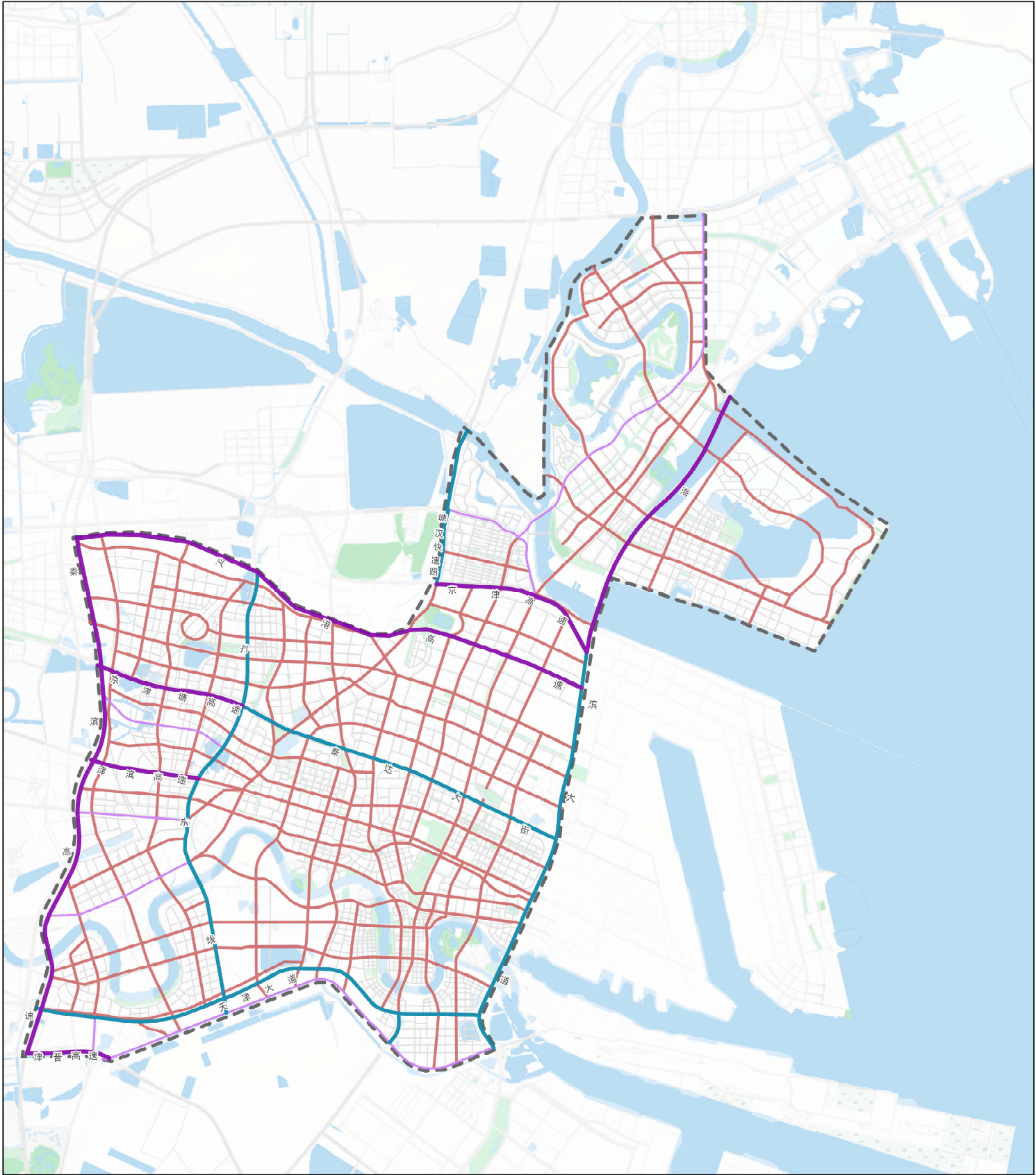


图例

- | | |
|--|---|
|  城市快速路 |  次支道路 (示意) |
|  交通型主干路 | |
|  主干路 | |

“滨城”核心区路网规划图

图号：2



0 1 2 3
千米

图例

- | | |
|---------|----------|
| 高速公路 | 城镇化地区公路 |
| 国省道/快速路 | 次支道路（示意） |
| 主十路 | |