

文 本 目 录

第一章 总则 1

第二章 规划目标 2

第三章 交通发展战略 2

第四章 对外交通规划 3

第五章 道路网系统规划 4

第六章 交叉口系统规划 7

第七章 公交站点系统规划 9

第八章 慢行系统规划 10

第九章 停车系统规划 11

第十章 交通管理规划 13

第一章 总则

第一条 规划目的

为指导枣庄市中心城主城区道路网系统健康有序发展，落实国土空间总体规划要求，强化道路交通系统对城市空间结构、用地布局、组团联系和综合交通发展的支撑作用，特制定《枣庄市中心城主城区道路网系统专项规划》（以下简称“本规划”）。

第二条 规划原则

1. 可持续发展原则：倡导绿色交通、低碳交通理念，统筹道路网络供给与交通需求管理，促进公共交通、慢行交通与小汽车交通协调发展，支撑城市交通可持续运行。
2. 协同性原则：道路网专项规划应与国土空间总体规划、综合交通体系规划、停车场专项规划、公共交通规划以及相关专项规划相衔接，促进道路交通系统与城市空间布局、产业发展和公共服务设施布局协调。
3. 系统性原则：道路网系统是城市综合交通体系重要组成部分，应统筹不同等级道路，协调客运交通、货运交通、公共交通、慢行交通和静态交通组织，提升道路网络整体效能。
4. 动态性原则：坚持近期建设与远期控制相结合，结合城市发展阶段、用地开发时序和交通需求变化，动态优化道路网络结构和建设时序，增强规划适应性。
5. 可操作性原则：道路交通设施建设应综合考虑土地资源、资金条件、建设时序和实施难度，在交通需求与现实约束之间寻求合理平衡，保障规划成果可实施、可管理、可落地。

第三条 规划期限

本规划期限分为近期和远期两个阶段。其中，近期至 2030 年，重点结合“十五五”时期建设需求，侧重道路设施的新建、改建和交通运行改善；远期至 2035 年，重点衔接《枣庄市国土空间总体规划（2021-2035 年）》，形成结构合理、功能完善、衔接顺畅的中心城主城区道路网系统。

第四条 规划范围和规划层次

1. 规划范围

本次规划范围为枣庄市中心城主城区范围，包括薛城区、高新区、市中区及峰城区，规划面积约 315.44 平方千米。规划协调层面研究范围为枣庄市域范围，重点加强主城区与市域各区市、

重要交通廊道和对外交通设施之间的联系协调。

2. 规划层次

协调层面：重点研究市域及区域交通设施布局、主城区对外道路交通联系、内外交通衔接以及与铁路、公路、水运、港口、物流等交通设施的协调关系。

规划层面：重点研究中心城主城区道路网布局、道路等级结构、道路网规模、道路系统容量、道路交叉口控制、公共交通设施衔接、慢行交通、停车设施和交通管理等内容，为道路交通设施建设和规划管理提供依据。

第五条 规划依据

本次规划以国家及地方相关法律法规、技术规范、上位规划和相关专项规划作为规划依据，主要包括：

1. 《中华人民共和国城乡规划法（2019 修正）》；
2. 《城市综合交通体系规划标准（GB/T 51328—2018）》；
3. 《城市道路工程设计规范（CJJ37—2012，2016 年修订版）》；
4. 《城市道路交叉口规划规范（CJJ50647—2011）》；
5. 《枣庄市国土空间总体规划（2021—2035 年）》；
6. 《枣庄市综合交通体系规划（2021—2035 年）》；
7. 《枣庄市城市停车场专项规划（2022—2035 年）》；
8. 《枣庄市城市公共交通规划（2024—2035 年）》；
9. 《枣庄市城市地下综合管廊专项规划（2016-2030 年）》；
10. 国家、省、市相关法律法规、标准规范及政策文件；
11. 枣庄市城市综合交通调查项目成果及其他相关基础资料。

第六条 强制性内容

文中“下划线”条文为本规划的强制性内容。

第二章 规划目标

第七条 城市道路网络系统规划目标

在落实《枣庄市国土空间总体规划（2021-2035 年）》、综合交通体系规划及相关专项规划要求的基础上，坚持城市交通设施可持续发展、综合交通一体化和绿色低碳发展的总体导向，规划形成结构合理、功能完善、层次清晰、衔接顺畅的中心城主城区道路网系统。

通过完善道路等级体系、优化骨干路网结构、加强片区道路衔接、提升支路网密度和改善交通节点组织，协调道路交通、公共交通、慢行交通、货运交通和静态交通之间的关系，保障中心城主城区道路交通安全、有序、高效运行。

第八条 具体目标

本规划紧密结合《枣庄市国土空间总体规划（2021-2035 年）》确定的城市空间结构、用地布局和交通发展要求，从整体角度统筹中心城主城区开发与道路交通支撑关系。规划应满足城市空间拓展、组团联系、公共交通发展、产业物流组织和居民日常出行需求，为详细规划、道路工程设计、交通设施建设和规划管理提供依据。具体目标包括：

1. 加强城市对外交通出入口建设，完善主城区与市域道路、公路网和综合交通枢纽之间的衔接，形成内外通畅的对外交通网络。
2. 形成层次分明、功能明确的道路等级体系，构建由快速路、Ⅰ级主干路、Ⅱ、Ⅲ级主干路、次干路和支路组成的中心城主城区道路网络系统。
3. 结合中心城主城区空间结构和用地布局，优化道路网规模与级配关系，提升道路网络整体通达性和运行效率。
4. 加强支路网建设，完善片区内部道路微循环，提升道路网密度，支撑小街区、密路网和慢行友好的城市交通组织。
5. 完善公共交通、慢行交通、停车设施和道路交通管理系统，加强道路空间统筹利用，提升绿色交通服务水平。

第九条 道路网系统深化的目标

结合枣庄中心城主城区组团式空间结构和未来发展方向，构筑开放、高效、连续的道路网络系统，明确干路系统空间布局，强化主城区各组团之间、主城区与外围区市之间的交通联系，提升道路系统对城市空间结构的支撑和引导作用。

进一步完善城市道路功能分级体系，明确各等级道路功能定位和技术控制要求。其中，

快速路承担长距离、跨组团和对外衔接交通功能；Ⅰ级主干路承担主要功能组团和重要片区之间的高等级联系功能；Ⅱ、Ⅲ级主干路承担城市主要分区之间的交通联系和集散功能；次干路承担片区内部交通集散功能；支路承担街区到达和生活性交通服务功能。

加强主城区道路网与市域公路网、铁路客运枢纽、港口物流节点、高速公路出入口和国省干线之间的衔接，合理布局城市对外联系通道和主要交通转换节点，增强主城区对市域及区域交通体系的支撑能力。

提高路网容量和运行效率，减少交通瓶颈，协调路段与交叉口通行能力，优化道路等级比例关系。结合主城区空间特征，城市道路面积率应达到 15%以上，道路网整体密度应逐步向 8km/km²以上目标提升，加强交叉口渠化建设。

确定道路技术标准、线位走向、红线宽度、横断面形式、交叉口控制形式及相关交通设施布局要求，服务道路建设实施、规划管理和交通治理。建立科学合理的道路交通管理系统和新建项目交通影响评价体系，支撑中心城主城区道路网系统持续优化。

第三章 交通发展战略

第十条 基本战略

1. 构筑绿色低碳交通体系

坚持绿色交通、低碳交通发展导向，优先保障公共交通、步行和非机动车交通等绿色出行方式的发展条件。通过完善公交客流走廊、慢行交通网络和公共交通接驳设施，引导居民更多采用公共交通和慢行交通出行，降低小汽车出行依赖，促进城市交通结构优化。

2. 完善道路交通设施供给

结合中心城主城区空间拓展和组团联系需求，持续完善快速路、主干路、次干路和支路系统，提升道路网络整体通达性和运行效率。道路交通设施建设应与公共交通系统、慢行系统、停车设施和交通管理设施统筹推进，形成结构合理、功能协调、衔接顺畅的综合交通设施体系。

3. 实施交通需求管理

坚持“需求引导、结构优化、动态调控”的原则，通过优化土地利用布局、完善公共交通服务、强化停车管理、推进智慧交通和加强出行诱导等措施，引导交通需求在不同方式、不同时间和不同空间上合理分布，缓解重点区域和高峰时段交通压力。

4. 强化公共交通优先发展

全面落实公交优先战略，优化公交线网布局，完善 BRT、公交快线、干线、支线和微循环线路的功能分工，强化公交走廊、公交专用道、枢纽场站和慢行接驳设施建设，提升公共交通服务水平和运行效率。

5. 推进智慧交通建设

加强交通信息化基础设施建设，完善交通运行监测、智能信号控制、公交智能调度、智慧停车和公众出行信息服务等系统，提升道路交通运行监测、组织调度、应急处置和精细化治理能力。

第十一条 战略政策与措施

- 1. 城市交通与用地布局整体协调发展
 - 以交通走廊引导城市空间的发展。
 - 以公交优先支撑城市交通的提升。
 - 以公交走廊建设促进用地的协同。
 - 以交通通道建设支撑组团的联系。
 - 以规划管控保障交通用地的协调。
- 2. 道路网体系发展战略
 - 持续完善道路基础设施，形成层次清晰、结构合理、功能明确的城市道路网络。
 - 优化对外公路系统和城市道路系统衔接，增强中心城主城区对市域及区域交通体系的支撑能力。
 - 推进骨干道路系统建设，强化快速路和主干路对组团间联系、对外交通转换和城市功能组织的支撑作用。
 - 高度重视支路网建设，提高道路网密度，完善片区微循环和街区到达系统。
 - 明确道路功能分级，完善快速路、主干路、次干路、支路体系，提高道路网络整体运行效率。
 - 结合道路条件，通过交叉口渠化、信号优化、交通组织调整和节点改造等措施提升道路通行能力。
- 3. 客运交通体系发展战略
 - 优先发展公共交通，强化公交客流走廊、BRT 通道、公交专用道和公交枢纽场站建设。
 - 优化公交线网层级，形成快线、干线、支线、微循环线和保障线路功能清晰、衔接

顺畅的公交网络。

- 完善步行和非机动车交通系统，营造安全、连续、舒适的慢行交通环境。
 - 加强公共交通与慢行交通、铁路客运站、客运中心、公交枢纽和主要公共服务节点的接驳。
 - 合理引导小汽车交通发展，鼓励公交换乘、错峰出行和绿色出行，优化居民出行结构。
4. 静态交通发展战略
- 建立规划、建设、管理一体化的停车管理机制。
 - 坚持以配建停车为主体、路外公共停车为补充、路内停车为辅助的停车设施供给体系。
 - 严格落实建设项目停车配建要求，鼓励配建停车设施公共化、共享化利用。
 - 提升土地集约利用效率，推广地下停车、立体停车和复合利用等停车建设模式。
 - 在城市核心区和停车矛盾突出区域实施差别化停车管理。
5. 城市交通综合管理战略
- 建立科学的交通发展决策与协调机制。
 - 推行综合交通需求管理，引导交通结构优化。
 - 建立交通影响评价与控制制度。
 - 完善交通组织体系，统筹公交优先、慢行保障、路内停车、交叉口渠化、过境交通组织和货运交通管控等措施，提升道路运行秩序。
 - 推进智能交通系统建设。
 - 完善交通安全管理体系，加强交通风险防控、执法管理和公众交通安全教育。
 - 健全交通法规和管理保障体系，提升城市交通治理现代化水平。

第四章 对外交通规划

第十二条 规划原则

- 1. 统筹区域协同与功能支撑。对外交通体系应与城市空间布局和功能定位相协调，强化枣庄作为鲁南地区重要门户的作用，提升与济宁、临沂、徐州等周边城市的互联互通水平，促进产业链、供应链一体化发展。
- 2. 优化综合运输体系结构。统筹铁路、公路、水运等多种运输方式，明确不同交通方

式的功能分工，强化交通走廊集约组织和交通枢纽集核布局，形成高效衔接的多层次综合交通网络体系，提升综合运输效能。

3. 强化对外交通与城市交通衔接。推动对外交通走廊与市域道路网、城市快速路和主干路系统有效衔接，加强铁路客运站、长途客运枢纽、港口作业区、物流园区与城市道路、公交系统和货运通道的衔接，构建便捷高效的客货运集疏运体系。

第十三条 城市内外交通衔接规划

规划依托高速公路、国省干线公路、主城区快速路和城市骨干道路，构建内外衔接顺畅、过境交通有效疏解、组团联系高效便捷的城市内外交通衔接体系：

1. 高速公路衔接方面，依托规划“四横四纵”高速公路网络（“四横”为岚菏高速—临滕高速、枣木高速及枣木—济微连接线高速、岚菏高速、京台台儿庄连接线高速；“四纵”为济微高速及岚菏微山连接线高速、京台高速、泰安至枣庄高速、滨台高速），强化主城区与京台高速、岚菏高速、临滕高速、枣木高速、济微高速、滨台高速等区域通道的联系，完善高速公路出入口与城市快速路、I级主干路及II、III级主干路之间的转换关系，提高主城区对外快速集散能力。
2. 国省道衔接方面，结合市域“八纵七横四环”国省道系统（其中，“八纵”为 S231、G206、S241、S103、S238、S513、G104、S104；“七横”为 S313、S320、S321、G518、S322、S515、S318；“四环”包括由 G518—S322—S321—S241—S318 构成的主城区环线，由 G104—S313—S320 构成的滕州外环，由 G518—S103—S320—S238 构成的山亭外环，以及由 S231—S241 构成的台儿庄外环），重点加强干线公路与主城区道路系统的衔接。其中，由 G518—S322—S321—S241—S318 构成的主城区环线承担外围交通组织、过境交通疏解和组团联系功能，是主城区内外交通转换的重要通道。
3. 城市道路衔接方面，规划依托中心城主城区快速路、主干路系统，强化光明大道、世纪大道、枣曹路、店韩路、西昌路、解放路、东外环路等通道与外围干线公路的联系，形成面向薛城区、高新区、市中区、峄城区及周边区市的多方向对外联系通道。通过完善重要出入口节点、优化交叉口组织、加强过境交通与城市交通分离，提升城市道路与对外交通设施之间的衔接效率。

第十四条 高速公路与城市道路衔接规划

为加强主城区与区域高速公路系统的衔接，规划结合市域高速公路网络、国省道

系统和城市骨干道路布局，优化高速公路出入口服务体系，提升高速公路对中心城主城区、外围区市、重点产业片区和交通枢纽的服务能力。高速公路与城市道路衔接应重点强化以下方面：

1. 强化高速公路出入口与城市快速路、I级主干路和主要对外联系道路之间的衔接，提升高速公路进出交通的集散效率。
2. 加强高速公路出入口与 G518、G206、G104、S241、S318、S321、S322 等国省干线公路之间的联系，完善主城区对外交通转换体系。
3. 优化高速公路出入口周边道路交通组织，合理安排货运交通、过境交通和城市内部交通的分流路径，减少高速进出交通对老城区、商业中心和居住密集区道路的干扰。
4. 结合主城区快速路和骨干路网建设，完善高速公路出入口与光明大道、世纪大道、枣曹路、店韩路、西昌路、解放路、东外环路等城市骨干通道的衔接关系，增强主城区多方向对外联系能力。
5. 加强高速公路出入口与铁路客运站、港口作业区、物流园区、产业片区和重要公共服务节点之间的交通组织，提高客货运集疏运效率。

第五章 道路网系统规划

第十五条 道路网建设理念与服务目标

1. 建设理念
- 快慢分流、外导内疏。
 - 骨架快速、通达有序。
 - 总体协调、便捷可靠。
 - 动态平衡、适度超前。
2. 服务目标

规划道路网应支撑枣庄中心城主城区组团式空间结构，强化城市各区之间的交通联系，提升主城区对外交通转换能力和片区内部通达水平，满足城市发展、公共交通、货运组织和居民日常出行需求。

第十六条 道路系统建设策略

1. 完善骨架道路系统，支撑主城区跨组团联系、对外交通转换和城市功能组织。
2. 强化内外交通衔接，提高城市对外集散效率。
3. 优化道路功能分级，提高道路网络整体运行效率。
4. 加强支路网建设，完善街区微循环，提高片区道路可达性。
5. 提升节点运行效率，提优化蜂腰瓶颈通行能力。

第十七条 城市道路网络基本结构

规划枣庄市中心城主城区道路系统按照快速路、Ⅰ级主干路、Ⅱ、Ⅲ级主干路、次干路和支路五级组织，形成层次清晰、功能匹配、衔接顺畅的道路网络结构。

1. 快速路：承担主城区组团间长距离交通、对外交通快速集散和过境交通疏解功能，强调快速性和连续性。
2. Ⅰ级主干路：承担主要组团、重要片区和交通节点之间的骨干联系功能。
3. Ⅱ、Ⅲ级主干路：服务城市各主要分区之间的交通联系，兼具交通性与服务性。
4. 次干路：承担主干路与支路之间的集散转换功能。
5. 支路：主要服务街区内部到达交通、慢行交通和生活性交通组织。

第十八条 中心城主城区骨架路网规划

中心城主城区骨架路网由快速路和Ⅰ级主干路共同构成，是支撑主城区整体交通运行、组团间高效联系和内外交通转换的核心道路系统。规划形成以外围环线为基础、快速通道为骨架、Ⅰ级主干路为支撑的骨架路网结构。

经整体分析，确定以下主要骨干道路组成 “一环五横九纵” 的城市骨架路网。

- 一环：
 - 中兴大道（S322）西段：位于城区北部外围，承担过境交通的功能，联系枣庄机场及其周边区域，为城市的北外环。
 - 西安路：北段与北安路、中兴大道组成外环线，是纵向连通多条东西交通干道的重要道路。
 - 北安路（S321）：为市中区北侧外环。
 - 东环路（S241）：为枣庄东外环，联系市中区和驿城区，主要服务于过境交通。
 - 邾兰线（S318）：主要承担薛城与峄城间的交通及货运功能，属中心城主城区大外环的重要组成部分。
- 五横：

- 中兴大道东段：西安路以东段，作为市中区北部重要东西向通道；

- 枣曹路：位于城区北部，部分路段承担货运功能，主要连接薛城东北角与市中区西南角两处工业区，偏向货运通道属性；

- 大连路：介于枣曹路和光明大道之间，衔接泰山路等道路，可作为平行复线缓解交通压力、提供交通承载力冗余；

- 光明大道：串联薛城区核心区、市中区中心城区及张范组团，道路地位较高，但现状未达到快速路标准，可作为近期提升改造重点；

- 世纪大道（S515）：西接薛城、东连市中区并通过丰源大道延伸至峄城区，是东西向快速主干走廊；

- 九纵：

- 泰山路：薛城区南北向的主干通道之一。

- 祁连山路：薛城区南北向的重要主干通道，承担高铁枣庄站的交通集散和中心城区与薛河以北区域的主要联系功能。

- 长白山路：为薛城区西部重要的南北向主干路，联系高铁站、陶庄组团及鲁沪汽车城等交通节点，道路通达性较强，是串联产业与居住片区的重要城市通道。

- 店韩路：北接山亭、南连徐州，是西城区外环东侧的重要对外通道，承担城际交通与部分货运功能，在城市路网中兼具对外联系与区域交通转换作用。

- 复兴路：衔接枣曹路、大连路、光明大道、世纪大道四条重要东西向通道。

- 西安路：纵向连通多条东西交通干道的重要道路。

- 西昌路：为市中区南北向主干路，是市中区内部交通干线之一，连接光明大道及城市核心区，车流量大、双向均衡，是片区交通运行的骨干道路。

- 解放路：为市中区—峄城区间主要南北联系通道，承担中心城区南北客运交通联系，是市中区一级主干路体系中的纵向主轴。

- S103（老G206）：峄城区一级主干路体系中的重要组成部分。

第十九条 快速路系统规划

快速路是中心城主城区道路系统中承担长距离、跨组团、对外衔接及过境分流功能的最高等级城市道路，主要服务主城区各功能组团之间的快速联系，并承担部分对外交通集散和外围交通转换功能。

规划设计 “一环一横一纵” 的城市快速路系统：

•一环 由中兴大道（S322）—S103—北安路（S321）—东环路（S241）—鄯兰线（S318）组成，承担各大组团的快速联系，避免过境交通穿城，保障中心城主城区的交通安宁化。

•一横 世纪大道（S515），横向联系枣庄中心城主城区的西部（薛城区、高新区）和东部（市中区、驿城区）的快速通道；

•一纵 店韩路；纵向联系枣庄中心城主城区的快速通道，与一环一纵形成完善的快速路网结构。

规划中心城主城区快速路总里程约 137.90km。

快速路环线远期改造要求：一环道路远期按照快速路功能进行提升改造，结合现状道路条件和沿线用地情况，原则上采取主辅路形式组织交通，强化机动车快速通行与沿线集散交通分离；主要交叉口按照快速路建设要求进行立体化改造，逐步减少平面交叉冲突。快速路改造应统筹道路横断面、出入口控制、交叉口立交、交通组织及慢行过街设施，满足快速、连续、安全的通行要求。

第二十条 主干路系统规划

1. I 级主干路系统规划

I 级主干路是介于快速路与常规主干路之间的高等级城市道路，其主要功能是联系主要功能组团、城市片区、公共服务中心、交通枢纽和产业园区，承担较强的交通集散和跨片区联系功能。

规划设计“五横八纵”的城市 I 级主干路系统：

- 五横：
 - 中兴大道 西安路以东段，作为市中区北部重要东西向通道；
 - 枣曹路 位于城区北部，部分路段承担货运功能，主要连接薛城东北角与市中区西南角两处工业区，偏向货运通道属性；
 - 大连路 介于枣曹路和光明大道之间，衔接泰山路等道路，可作为平行复线缓解交通压力、提供交通承载力冗余；
 - 光明大道 串联薛城区核心区、市中区中心城区及张范组团，道路地位较高，但现状未达到快速路标准，可作为近期提升改造重点；
 - 长江路 薛城区东西向主干走廊；

- 八纵：

•泰山路 薛城区南北向的主干通道之一。

•祁连山路 薛城区南北向的重要主干通道，承担高铁枣庄站的交通集散和中心城区与薛河以北区域的主要联系功能。

•长白山路 为薛城区西部重要的南北向主干路，联系高铁站、陶庄组团及鲁沪汽车城等交通节点，道路通达性较强，是串联产业与居住片区的重要城市通道。

•复兴路 衔接枣曹路、大连路、光明大道、世纪大道四条重要东西向通道。

•西安路 纵向连通多条东西交通干道的重要道路。

•西昌路 为市中区南北向主干路，是市中区内部交通干线之一，连接光明大道及城市核心区，车流量大、双向均衡，是片区交通运行的骨干道路。

•解放路 为市中区—峰城区间主要南北联系通道，承担中心城区南北客运交通联系，是市中区一级主干路体系中的纵向主轴。

•S103（老G206） 峰城区一级主干路体系中的重要组成部分。

2. II、III级主干路系统规划

II、III级主干路主要承担片区之间及片区内部主要交通联系功能，衔接快速路、I 级主干路和次干路系统，组织城市主要客运交通和生活性交通集散。

规划中心城主城区主干路共约 63 条，总里程约 475.31km。其中，薛城区/高新区规划主干路约 34 条、总里程约 283.54km；市中区规划主干路约 18 条、总里程约 138.63km；峰城区规划主干路约 11 条、总里程约 53.14km。

强化II级主干路与现状道路衔接：对规划II级主干路与现状道路等级、断面条件不匹配的路段，应结合道路红线、沿线用地和交通需求分类实施改造。老城区道路拓展受限路段，可通过局部拓宽、断面优化、交通组织调整及节点渠化等方式改善通行条件；具备条件的路段应结合城市更新逐步完善道路断面和红线，保障规划道路功能落实。

第二十一条 次干路系统规划

城市次干路主要承担各功能片区之间的联系以及片区内部交通集散功能，是主干路系统的重要补充。规划通过完善次干路系统，加强主干路之间的联系，分担干路交通压力，提升片区内部道路通达性。

规划中心城主城区次干路共约 116 条，总里程约 363.86km。其中，薛城区/高新区规划次干路约 58 条、总里程约 165.42km；市中区规划次干路约 40 条、总里程约 151.17km；峰城区规划次干路约 18 条、总里程约 47.27km。

第二十二条 支路系统规划

支路是城市道路系统的基础组成部分，主要承担街区内部到达交通、慢行交通和生活性交通组织功能，是完善片区微循环、提高道路可达性的重要道路类型。支路断面应根据沿线用地性质、交通流量和空间条件灵活组织，优先保障步行、非机动车和生活性交通需求。

规划中心城主城区Ⅰ级支路总里程约503.08km，按主城区规划城镇建设用地面积212.33km²计算，Ⅰ级支路网密度约2.37km/km²。结合街坊内道路、居住小区内部道路及其他具备公共通行条件的道路作为Ⅱ级支路使用，支路网综合密度可达到规范推荐的3.0～4.0km/km²要求。

第二十三条 道路网规划规模与评价

规划期末，枣庄中心城主城区规划道路网总长度约1480.15km。其中，快速路约137.90km，主干路约475.31km，次干路约363.86km，Ⅰ级支路约503.08km。

总体来看，本次规划干路系统支撑能力较强，有利于提升组团间联系效率和道路系统承载力。后续实施中，应进一步明确快速路、Ⅰ级主干路与Ⅱ、Ⅲ级主干路之间的功能边界，控制快速路沿线开口和交叉干扰，避免骨干道路承担过多生活性交通。同时，应结合控规编制、城市更新、片区开发和单位小区开放，持续补齐支路系统，打通断头路，提高街区道路连通性，形成“干路支撑、支路补密、片区微循环完善”的道路网络结构。

表1 规划各城区道路网统计表

	道路等级	长度（km）	片区道路总长度(km)
薛城区、高新区	快速路	81.89	771.02
	主干路	283.54	
	次干路	165.42	
	Ⅰ级支路	240.18	
市中区	快速路	27.79	490.85
	主干路	138.63	
	次干路	151.17	
	Ⅰ级支路	173.27	
峰城区	快速路	28.22	218.25
	主干路	53.14	
	次干路	47.27	
	Ⅰ级支路	89.63	

第二十四条 城市货运通道布局

规划中心城主城区货运通道系统形成“环线疏解、多向衔接、节点集散”的总体结构。“环线疏解”主要依托主城区外围环线组织货运交通和过境交通，减少对城市核心区和生活性道路的影响；“多向衔接”主要依托国省干线及中心城区骨干道路，形成多方向货运联系通道；“节点集散”主要结合铁路货运枢纽、港口作业区、物流园区和工业集中片区布置货运集散节点。

为减少货运交通对中心城区的负面影响，规划将中心城区划分为货运严管区与控制区两级管控范围：前者除工业与物流仓储用地外，禁止大型货运车辆通行；后者除工业与物流仓储用地外，在特定时段限时禁止大型货运车辆通行。

第六章 交叉口系统规划

第二十五条 道路交叉口选型

道路交叉口选型见下表：

表2 道路交叉口选型

相交道路	快速路	主干路	次干路	支路
快速路	枢纽立交	—	—	—
主干路	一般立交或枢纽立交、分离立交	信号控制展宽平面交叉口或一般立交	—	—
次干路	分离立交或一般立交	信号控制展宽平面交叉口	信号控制展宽平面交叉口	—
支路	—	无信号控制只准右转平面交叉口或信号控制展宽平面交叉口	减速或停车让行平面交叉口或环形交叉口、信号控制平面展宽交叉口	减速、停车让行或无管制平面交叉口或环形交叉口、信号控制不展宽平面交叉口

第二十六条 平面交叉口设计

1. 平面交叉口转角处规划红线应满足视距三角形要求。视距三角形范围内，不得有任何高出道路平面标高1.2m的视线障碍物。

2. 平面交叉口转角处路缘石转弯半径应满足机动车和非机动车的行驶要求。
3. 平面交叉口进口道应根据交叉口类别，确定规划设置展宽段。新建平面交叉口进口道展宽段及展宽渐变段的长度见下表。

表 3 新建平面交叉口进口道展宽段及展宽渐变段的长度

	进口道规划红线长度（m）					
	展宽段长度（m）			展宽渐变段长度（m）		
道路等级	主干路	次干路	支路	主干路	次干路	支路
主—主交叉口	80～120	—	—	30～50	—	—
主—次交叉口	70～100	50～70	—	20～40	20～40	—
主—支交叉口	50～70	—	30～40	20～30	—	15～30
次—次交叉口		50～70			20～30	
次—支交叉口	—	40～60	30～40	—	20～30	15～30

注：

- 1.进口道规划设置公交港湾停靠站时，交叉口进口道展宽段还应加上公交港湾停靠站所需的长度。
- 2.相邻两交叉口间的展宽段和渐变段长度之和接近或超过交叉口间距时，应符合短间距交叉口进口道展宽协调布设的要求。
4. 出口道展宽段长度，视道路等级，主干路不应小于 60m，次干道不应小于 45m，支路不应小于 30m，有公交港湾停靠站时，还应增加设置停靠站所需的长度，展宽渐变段长度不应小于 20m。
5. 交叉口展宽规划见图 13-01，交叉口展宽渠化导向见图 13-02~图 13-20。

表 4 展宽平面交叉口按相交道路类型分类表

相交道路	主干路	次干路	支路
主干路	主主干路交叉口 A 型展宽	主次干路交叉口 B 型展宽	主支干路交叉口 C 型展宽
次干路	主次干路交叉口 B 型展宽	次次干路交叉口 D 型展宽	次支干路交叉口 E 型展宽
支路	主支干路交叉口 C 型展宽	次支干路交叉口 E 型展宽	——

6. 道路外侧规划用地建筑物机动车出入口不得规划在新建交叉口范围内，应设置在支路或专为道路外侧规划用地建筑物集散车辆所建的内部道路上。改建、治理交叉口规划，道路外侧规划用地建筑物机动车出入口应设在交叉口规划范围之外的路段上，或设在道路外侧规划用地建筑物离交叉口的最远端；干路上道路外侧规划用地建筑物出入口的进出交通组织应为右进右出。
7. 平面交叉口交通设计的原则是使车辆在路口的通行能力与路段相匹配。

第二十七条 立体交叉口规划

1. 立体交叉口根据相交道路等级、直行及转向车流行驶特征、机非干扰程度等分为枢纽立交、一般立交和分离立交，宜选形式详见下表：

表 5 各类立体交叉口主要形式表

立交类型		宜选形式
枢纽立交（立A类）	立A1类	全定向、喇叭形、组合式全互通立交
	立A2类	喇叭形、苜蓿叶型、半定向、定向或半定向组合式的全互通立交
一般立交（立B类）		喇叭形、苜蓿叶型、环形、菱形、迂回式、组合式全互通或半互通立交
分离立交（立C类）		——

2. 规划立交主要围绕城市快速路系统设置，为保证快速路的快速、畅通。城市快速路系统上交叉口应设置立体交叉；流量较大的干路相交交叉口应设置立体交叉；除快速路之外的城区道路上不宜采用立体交叉；相邻互通立交交叉点的间距应大于上下游匝道出入口间变速车道与交织段长度之和及满足设置必要交通标志的要求，且不宜小于 1.5km。
3. 中心城区内部原则上不建大型互通立交，快速路与其他道路相交尽量采用地下或半地下的形式。外围城区规划立交，便于预留立交控制用地，并结合交通流量变化情况分期进行建设；城区出入口干路相交处按立交控制。立交类型详见下表，还应考虑交通需求和周围环境限制条件等因素。

表 6 立体交叉口选型表

相交道路等级	选型	
	推荐形式	可选形式
快速路-快速路	立A1类	——
快速路-主干路	立B类	立A2类、立C类
快速路-次干路	立C类	立B类
快速路-支路	—	立C类
主干路-主干路	—	立B类

注：当城市道路与公路相交，高速公路按快速路、一级公路按主干路、二级和三级公路按次干路、四级公路按支路，确定与公路相交的城市道路交叉口类型。

4. 中心城区规划枢纽立交 25 处，位于城市快速路及中心城区流量较大的高等级道路

交叉口。分别为中兴大道-枣曹路交叉口、中兴大道-泰山路交叉口、中兴大道-长白山路交叉口、中兴大道-店韩路交叉口、中兴大道-西安路交叉口、北安路-西昌路交叉口、北安路-东环路交叉口、S241-光明路交叉口、东环路-老 G206 交叉口、东环路-十里泉路交叉口、东环路-坛山路交叉口、老 G206 -郯兰线交叉口、店韩路-郯兰线交叉口、泰山路-新郯兰线交叉口、珠江路-新郯兰线交叉口、老 G206 -郯兰线交叉口、枣曹路-泰山路-大连路交叉口、珠江路-泰山路交叉口、世纪大道-祁连山路交叉口、世纪大道-长白山路交叉口、世纪大道-店韩路交叉口、光明大道-店韩路交叉口、世纪大道-西安路交叉口、西昌路-十里泉路交叉口、解放路-十里泉路、老 G206-解放南路交叉口。

5. 由于枢纽立交占地面积较大、造价高、对城市景观影响较大，故在城市中心区域应尽量减少枢纽立交的建设。为缓解道路交叉口交通瓶颈问题，本次规划在城市中心区域重要道路节点设置一般立交。
6. 在中心城区规划一般立交 43 处，分别为长江路-新郯兰线交叉口、济安路-新郯兰线交叉口、疏港路-新郯兰线交叉口、祁连山路-新郯兰线交叉口、九顶山路-新郯兰线交叉口、长白山路-新郯兰线交叉口、解放南路-郯兰线交叉口、峰一路-郯兰线交叉口、东环路-承水路交叉口、北安路-解放路交叉口、北安路-青檀路交叉口、北安陆-谷山路交叉口、北安路-西安路交叉口、中兴大道-欣兴路交叉口、中兴大道-祁连山路交叉口、汉江路-站前路交叉口、济安路-珠江路交叉口、发展路-珠江路交叉口、德仁路-珠江路交叉口、榴园大道-世纪大道交叉口、润兴路-世纪大道交叉口、欣兴路-世纪大道交叉口、复兴路-世纪大道交叉口、衡山路-世纪大道交叉口、长江路-站前路交叉口、长江路-和谐路交叉口、泰山路-光明大道交叉口、祁连山路-光明大道交叉口、长白山路-光明大道交叉口、复兴路-光明大道交叉口、西安路-光明大道交叉口、西安路-光明大道交叉口、谷山路-光明大道交叉口、西昌路-光明大道交叉口、解放路-光明大道交叉口、东环路-光明大道交叉口、光明大道-枣曹路交叉口、店韩路-枣曹路交叉口、西安路-枣曹路交叉口、谷山路-枣曹路交叉口、衡山路-枣曹路交叉口、西昌路-枣曹路交叉口、解放路-君山路交叉口。

第二十八条 过高速公路、铁路立交规划

城市各级道路与高速铁路、高速公路相交应设置分离式立体交叉口，采用道路下穿的形式，快速路和主要道路与普速铁路相交应设置分离式立体交叉口。结合城区交通联系需

求，需在道路网规划中对以下穿越中心城主城区的高速公路、铁路沿线根据上述规则设置立体交叉口。

- 1. 京沪高铁：
- 2. 济枣高铁：
- 3. 京沪铁路：
- 4. 枣临铁路：
- 5. 十电专用线铁路：
- 6. 京台高速公路：
- 7. 岚菏高速微山联络线：
- 8. 庆枣高速公路：
- 9. 枣庄连接线高速。

第七章 公交站点系统规划

第二十九条 规划衔接

规划重点落实公共交通优先发展要求，衔接中心城主城区空间结构、道路网系统和《枣庄市城市公共交通运输规划（2024—2035 年）》成果，统筹公交客流走廊、公交专用道、公交枢纽场站及慢行接驳设施布局，支撑形成便捷、高效、绿色、智能的公共交通系统。

第三十条 规划目标

规划构建以中运量快速公交为骨架、常规公交为主体、慢行系统为延伸的公共交通体系，提升公交服务覆盖、运行效率和换乘便利性。主要目标包括：

- 1. 完善公交线网体系。优化快线、干线、支线、微循环线等线路层级，强化公交线路与主城区组团结构、道路网系统和主要客流走廊的衔接。
- 2. 强化公交走廊支撑。依托主要客流通道和城市骨干道路，推进公交客流走廊和公交专用道建设，提高公交运行速度和可靠性。
- 3. 完善公交枢纽场站。结合铁路客运站、客运换乘中心、公交枢纽、首末站和停保场布局，完善公交场站体系，提高公交组织调度和换乘服务能力。
- 4. 提升公交接驳服务。加强公交站点与步行、自行车、电动自行车等慢行交通衔接，完善站点周边步行通道、非机动车停车和导向标识，提高“慢行+公交”换乘便利性。

- 5. 推进公交绿色智慧发展。推广新能源公交车辆，完善智慧公交调度、实时信息发布和公众出行服务，提高公共交通服务品质和管理效率。

第三十一条 公交客流走廊布局

结合枣庄中心城区空间结构、居民出行方向、现状公交线路分布、主要客流集散点和道路运行条件，规划形成“三横六纵”的公交客流走廊布局，“三横”为君山路、光明大道、世纪大道。“六纵”为永福路、祁连山路、青檀路、振兴路、解放路、东环路。总长度约 178.8km，其中，现状公交客流走廊约 107.2km，培育公交客流走廊约 71.6km。公交客流走廊的形成，有利于强化主城区东西向与南北向公交骨架联系，支撑薛城/高新区、市中区、峯城区之间的跨片区公交出行需求。规划应结合道路等级、断面条件和交通运行状况，分阶段推进公交专用道、公交站点、换乘节点和慢行接驳设施建设，逐步形成以公交客流走廊为骨架、常规公交线网为基础、支微线路为补充的公共交通服务体系。

第三十二条 公交场站规划布局

规划结合中心城主城区公交线网组织、客流走廊布局和公交运营调度需求，构建由公交枢纽站、公交停保场和公交首末站组成的公交场站体系，提升公共交通换乘、停放、保养和运营组织能力。本规划需做好道路系统对公交场站的交通支撑，服务于其集疏运。

- 1. 公交枢纽站：主要承担多线路换乘、客流集散和运营组织功能，应重点结合铁路客运站、客运换乘中心、片区中心和主要公交走廊节点布局，强化与慢行交通、出租车和社会车辆的衔接。规划公交枢纽站有：盛北公交枢纽站、遗棠公交枢纽站、枣庄南站公交枢纽站、客运中心场站。
- 2. 公交停保场：主要承担公交车辆停放、保养、充电、调度和运营保障功能，应结合公交运营片区、车辆规模和用地条件合理布局，保障公交系统稳定运行。规划公交停保场有：枣庄西站、薛城汽车站、原公交一公司场站、市民中心公交停保场、大学城公交停保场、长白山首末站、陶庄换乘站、市中工业园站、枣庄街场站、文化东路场站、客运中心场站、原公交四公司场站、市中工业园站、峯城文体中心。
- 3. 公交首末站：主要承担公交线路始发终到、车辆临时停靠、运营调度和乘客上下客功能，应结合居住片区、产业片区、公共服务中心和公交线路端点布置，提高公交线路覆盖和组织效率。规划公交首末站有：枣庄西站、薛城汽车站、枣庄高铁站公交首末站、长白山首末站、南石片区公交首末站、翼云机场公交首末站、衡山路首末站、枣庄街场站、客运中心场站、峯城公交首末站、峯城文体中心。

第三十三条 公交停靠站规划

- 1. 枣庄市新建常规公交停靠站应尽可能以港湾式停靠站为主，对于已有的非港湾式，应通过改造减少公交车辆停靠对道路其它交通流的干扰。
- 2. 公交停靠站可布置在路段中，也可布置在交叉口。交叉口处规划设置公交中途停靠站，宜设在交叉口的出口道；转弯公交线路的停靠站，应设置在相交的横向道路出口道上。
- 3. 在道路平面交叉口和立体交叉口上设置的车站，换乘距离不宜大于 150m，并不得大于 200m。
- 4. 交叉口出口道处的公交停靠站应结合道路渠化进行一体化设计。

第八章 慢行系统规划

第三十四条 功能定位

- 1. 慢行交通是基础出行方式。步行、自行车和电动自行车承担大量生活性、社区型出行需求，应保障其安全、连续、便捷的通行空间。
- 2. 慢行交通是公交接驳方式。慢行交通应与 BRT 站点、公交枢纽、铁路客运站、客运换乘中心和主要公交站点有效衔接，提升公共交通“最后一公里”服务能力。
- 3. 慢行交通是品质提升载体。慢行交通应与街道空间、绿地系统、滨水空间和公共服务设施相结合，提升城市生活品质和绿色出行环境。

第三十五条 规划目标

规划构建布局合理、连续完整、安全舒适、接驳便捷的慢行交通系统，促进绿色出行发展。主要目标包括：

- 1. 完善慢行网络体系。构建连续完整、功能清晰的慢行交通网络，打通慢行断点，提升系统连通性。
- 2. 保障慢行通行安全。强化机非分流、人车分离和交叉口安全组织，重点改善老城区、学校医院周边、商业集中区、公交站点周边等区域慢行环境。
- 3. 强化公交慢行衔接。完善 BRT 站点、公交枢纽、铁路客运站、客运换乘中心和主要公交站点周边步行通道、非机动车停车和过街设施，提高“慢行+公交”换乘便利

性。

4. 提升慢行环境品质。结合街道空间、绿地系统、滨水空间和公共服务设施，优化慢行空间环境，提升居民出行体验。

第三十六条 规划布局

规划枣庄市非机动车通道按照所承担的功能可以划分为交通型通道、连通型通道、集散型通道、休闲型通道四类。

交通型通道：交通型通道主要连接居住区、就业区、商业中心、公共服务设施和交通枢纽等主要出行起讫点，是非机动车网络的骨干通道。

连通型通道：连通型通道主要承担组团内部、片区之间和相邻街区之间的中短距离非机动车出行，是交通型通道的重要补充。

集散型通道：集散型通道主要服务住宅小区、学校、社区服务中心、公交站点、公共停车设施等节点与周边道路系统之间的短距离接驳和交通集散。

慢行绿道网络：在常规非机动车通道体系之外，规划结合重要景观轴线、生态廊道、河道水系、公园绿地和山体资源，构建慢行绿道网络。

表 7 非机动车通道断面建设标准

通道类型	非机动车道宽 W	断面形式
交通型通道	$W \geq 3m$	机非物理分隔：栏杆、绿化带、路缘石； 人非物理分隔：路缘石、隔离墩、不同铺装； 设有临时停车路段非机动车道宽度可取 5 米或以上。
连通型通道	$5m \geq W \geq 2.5m$	机非分隔：栏杆、绿化带、路缘石、标线、彩色铺面；设有临时停车路段非机动车道宽度可取 5 米。
集散型通道	$5m \geq W \geq 1.5m$	随道路宽度选择采取机非物理分隔或者划线分隔； 设有临时停车路段非机动车道宽度可取 5 米。
慢行绿道网络	$5m \geq W \geq 3.5m$ 或人非混行	自行车道可选择采用彩色铺面，铺装材质可因地制宜，与周边环境形成良好协调。

沿城市河流建设慢行专用道，供非机动车和行人使用（特殊情况下可供机动车单向行驶），打造沿河慢行、休闲系统，专用道宽度 2.5m-5m。

第三十七条 “B+R”换乘枢纽规划

在城市公共交通枢纽规划非机动车停车系统，鼓励市民公交+慢行交通的绿色出行方式。

结合公共交通规划内容，拟布设 14 个“B+R”换乘枢纽，分别为：枣庄西站、薛城汽车站、长白山首末站、南石片区公交首末站、枣庄高铁站公交首末站、翼云机场公交首末站、盛北公交枢纽站、遗棠公交枢纽站、衡山路首末站、枣庄南站公交枢纽站、枣庄街场站、客运中心场站、峄城公交首末站、峄城文体中心。

第九章 停车系统规划

第三十八条 规划目标与供给体系

规划构建布局合理、规模适度、运行高效、智慧智能的停车供给体系，缓解主城区停车供需矛盾，协调动态交通与静态交通关系。停车设施供给应坚持“配建停车为主体、公共停车为辅助、路内停车为补充”的总体策略，调控机动车动态停车需求，维持城市动静态交通的平衡。

规划实行差别化停车供给策略，按照区位条件、开发强度、交通承载能力和公共服务水平，将停车管理区域划分为一类、二类、三类停车区：

1. 一类停车区：开发强度高、交通负荷大，应以停车需求调控和存量挖潜为主，适度控制停车供给，引导小汽车合理使用，鼓励步行、公共交通和慢行交通。
2. 二类停车区：实行适度平衡的停车供给策略，合理布局配建停车和公共停车设施，引导公共交通与小汽车交通协调发展。
3. 三类停车区：结合城市发展和机动化水平提升需求，合理保障停车设施供给，重点落实配建停车要求，并结合新区开发、产业片区建设和公共服务设施布局同步完善停车设施。

第三十九条 路外公共停车设施规划

路外公共停车场是配建停车设施的重要补充，应结合停车需求预测、用地布局和交通出行特征统筹安排。规划布局应遵循以下原则：

1. 与城市用地布局相协调，结合商业中心、医院、学校、交通枢纽、公共服务设施、老旧小区等停车需求集中区域布置。
2. 与交通需求管理目标相适应，在中心区、老城区等高密度区域适度控制停车供给，避免停车设施吸引过多机动车进入核心区。

- 3. 因地制宜选择建设形式，优先利用边角地、闲置地、旧厂房、地面广场地下空间及公共设施复合空间建设停车设施。
- 4. 坚持集约节约用地，鼓励采用地下停车、立体停车和复合利用等方式，提高土地利用效率。
- 5. 坚持小型分散、便捷接入原则，停车场宜靠近服务对象布置，服务半径一般控制在300—500 米范围内。
- 6. 停车场出入口应合理组织，避开交通性主干路、重要交叉口和人流密集区域，减少对道路交通和慢行空间的影响。
- 7. 停车设施建设应与智慧停车、停车诱导、电子支付、充电设施等同步考虑，提高停车资源利用效率和管理水平。

路外公共停车场按建设形式主要分为地面停车场、地下停车库和立体停车设施三类。

地面停车场建设灵活、投资相对较低，适用于新区、外围片区和临时用地条件较好的区域；地下停车库宜结合城市广场、公园绿地、公共建筑、学校操场、医院、商业设施和交通枢纽等建设，适用于中心区、老城区和用地紧张区域；立体停车设施宜布局在商业密集区、医院、学校、老旧小区周边及其他停车矛盾突出但用地紧张的区域，提高单位用地停车供给效率。

规划中心城主城区共设置路外公共停车场 314 处，提供停车泊位 61663 个。其中，独立用地停车场 172 处，提供泊位 31698 个；兼容用地停车场 142 处，提供泊位 29965 个。

第四十条 配建停车设施规划

配建停车设施是城市停车供给体系的主体，应结合停车分区、用地性质、开发强度和交通承载能力，枣庄市停车位配建指标应参考山东省《城市建设项目停车位配建标准》（DB37/T 5328-2025）等最新标准确定停车泊位规模。

- 1. 实行差别化配建。按照一类、二类、三类停车区的不同区位条件和交通特征，合理确定配建停车指标。中心区、老城区等交通负荷较高区域应加强需求管理；外围片区和新区应结合城市发展需求合理保障停车供给。
- 2. 严格落实配建要求。新建、改建、扩建项目应按规定配建停车设施，并与主体工程同步规划、同步建设、同步验收、同步使用。大型商业、办公、医院、学校、交通枢纽等停车需求较大的项目，应加强停车需求分析和交通组织论证。

- 3. 合理组织用地布局。建设项目配建停车设施原则上应设置在项目用地范围内，不得占用城市道路、绿地和公共开放空间。混合功能项目应根据不同功能分别测算停车需求，并统筹安排停车设施。
- 4. 优化停车出入口组织。配建停车设施出入口应与建筑主要出入口、基地内部道路和城市道路合理衔接，避免直接影响城市主干路、重要交叉口、公交站点和慢行通道。鼓励相邻地块统一组织机动车出入口，提高交通组织效率。
- 5. 推广集约化建设形式。鼓励结合地下空间、立体停车设施和复合利用空间建设配建停车场，提高土地利用效率。中心区、老旧小区、商业密集区和大型公共设施周边，可结合实际条件采用地下停车、机械式立体停车等方式增加停车供给。
- 6. 推进智慧停车管理。配建停车设施应结合智慧停车系统建设，完善车位检测、电子支付、停车诱导和信息服务功能，鼓励具备条件的配建停车设施向社会错时开放、共享使用，提高停车资源利用效率。

第四十一条 路内停车设施规划

路内停车是城市停车供应体系的辅助组成部分，主要承担短时停车、夜间停车和局部区域停车调节功能，不宜作为解决停车供需矛盾的主要方式。规划应结合道路等级、交通流量、慢行空间和周边停车需求，规范设置路内停车泊位。

- 1. 道路等级控制。快速路、I 级主干路、公交客流走廊和交通流量较大的道路原则上不宜设置路内停车泊位。路内停车应优先设置在交通压力较小、道路空间条件允许的支路和局部次干路上。
- 2. 分区差别管控。中心区、老城区、商业区、医院学校周边和老旧小区周边，可结合实际需求设置限时停车、夜间停车或临时停车泊位；外围片区、产业片区和停车需求相对分散区域，可结合道路条件和管理需求适度布设长时停车泊位。
- 3. 动静交通协调。路内停车设置应与道路交通组织、公交停靠、交叉口渠化、非机动车通行和行人过街设施相协调，不得影响道路正常通行、消防通道、公交站点和慢行交通空间。
- 4. 路内路外协调。在路外公共停车场服务范围内，路内停车应与路外停车收费、诱导和管理政策相协调，引导长时间停车向路外公共停车场转移，提高路内泊位周转效率。
- 5. 规范设置管理。路内停车应实行规范设置、有偿使用、差别收费和动态调整，结合

智慧停车系统加强泊位监测、收费管理和停车诱导，减少违法停车和无效绕行对道路运行的影响。

规划至 2035 年，主城区路内停车泊位规模约 3.07 万个。后续实施中，应结合道路改造、交通组织优化、慢行系统提升和智慧停车建设，动态校核路内停车泊位布局，确保路内停车设施设置规范、有序、可管控。

表 8 路内停车泊位设置控制参考表

道路类别		道路宽度 W	停车状况
街道	双向道路	$W \geq 12\text{m}$	允许双侧停车
		$12\text{m} > W \geq 8\text{m}$	允许单侧停车
		$W < 8\text{m}$	禁止停车
	单行道路	$W \geq 9\text{m}$	允许双侧停车
		$9\text{m} > W \geq 6\text{m}$	允许单侧停车
		$W < 6\text{m}$	禁止停车
巷弄或断头路		$W \geq 9\text{m}$	允许双侧停车
		$9\text{m} > W \geq 6\text{m}$	允许单侧停车
		$W < 6\text{m}$	禁止停车

第十章 交通管理规划

第四十二条 交通管理原则

交通管理应坚持公交优先、以人为本、绿色低碳、智慧高效的总体导向，统筹道路通行、公共交通、慢行交通、停车管理和货运交通组织，提升道路交通运行效率和安全水平。主要原则包括：

- 1. 统筹协调、分步实施。结合道路网规划、公共交通规划、停车场规划和慢行系统规划，统筹安排交通管理措施，兼顾近期改善和远期优化。
- 2. 公交优先、慢行友好。优先保障公共交通、步行和非机动车等绿色出行方式的通行空间和运行条件，提高道路资源利用效率。
- 3. 因地制宜、分类施策。根据老城区、新区、商业区、学校医院周边、产业片区等不同区域的道路条件和交通特征，制定差异化管理策略。
- 4. 动静协调、高效管理。统筹机动车通行、路内停车、公交停靠和慢行空间，减少

停车、出入口和交叉口组织对道路运行的干扰。

- 5. 动态评估、持续优化。依托交通运行监测、停车数据、公交运行数据和路网运行评价，持续优化信号配时、交通组织和管理政策。

第四十三条 交通管理政策

- 1. 公共交通管理政策。落实公交优先要求，围绕公交客流走廊、BRT 通道、公交快干线和重要公交枢纽，优化道路空间与运行组织；完善公交专用道、公交港湾站、公交优先信号和交叉口渠化设计，提高公交运行速度和服务水平。
- 2. 小汽车管理政策。合理引导小汽车使用，结合停车收费、停车诱导、路内停车管理和公共交通提升等措施，引导小汽车出行有序发展，降低重点区域和高峰时段交通压力。
- 3. 慢行交通管理政策。保障步行、自行车和电动自行车等绿色出行方式的通行空间，完善 BRT 站点、公交枢纽、铁路客运站和主要公交站点周边步行通道、非机动车停车、过街设施和导向标识，提高“慢行+公交”换乘便利性。
- 4. 摩托车及电动两轮车管理政策。对摩托车和电动两轮车实行分类管理、规范通行、重点管控。加强商业中心、学校医院、交通枢纽、人流密集区域的违法停放、逆行、闯灯、占用机动车道等行为治理，减少其对机动车通行、公交停靠和步行空间的干扰。
- 5. 禁行管理政策。根据车辆类型、道路等级、交通运行状况和区域环境承载能力，实行分车型、分区域、分时段交通管控。重点加强大型货运车辆、危险品运输车辆、施工车辆等车辆管理，引导其利用外围道路、国省干线、疏港道路和产业片区道路通行。
- 6. 强化道路出入口控制。对快速路、交通性主干路及重要交通走廊严格控制沿线机动车出入口设置，合理控制出入口数量和间距；对重要交叉口、公交站点等重点节点周边原则上不得新增出入口，减少沿线开口对道路通行效率的影响。
- 7. 完善重点区域过街设施及出入口组织。结合学校、居住区、商业集中区等人流集聚区域的出行需求，合理设置人行横道、信号过街及必要的立体过街设施，主次干路路段过街设施宜结合实际需求合理控制间距；统筹产业园区、居住区、学校等重点

区域道路与机动车、非机动车出入口及集散交通组织，减少出入口对道路通行和行人过街安全的影响。结合学校周边停车场改造，完善停车、接送、步行过街等交通组织，提升重点区域交通安全和通行效率。

- 8. 智能交通管理政策。完善交通运行监测、智能信号控制、停车诱导、智慧停车和公众出行信息服务系统，整合公安交管、交通运输、住建、城管、公交、停车等多部门数据，提升交通运行监测、组织调度和精细化管理能力。
- 9. 交通管理分区。根据中心主城区组团式空间结构和道路运行特征，实行差别化交通管理。薛城/高新区片区重点完善骨干道路衔接、公交走廊组织和新区道路交通管理；市中区片区重点强化交通需求管理、公交优先、慢行安全和停车秩序整治；峄城区片区重点完善片区道路衔接、提升交通安全和保障基本通行。
- 10. 过境交通组织。过境交通应依托外围环线、国省干线和城市骨干道路组织，减少对中心城区内部道路和组团核心区的干扰。大型货运车辆和长距离穿越交通应优先利用外围道路和指定通道通行，确需进入城区的服务性交通应实行分时段、分路线、分车型管理。

