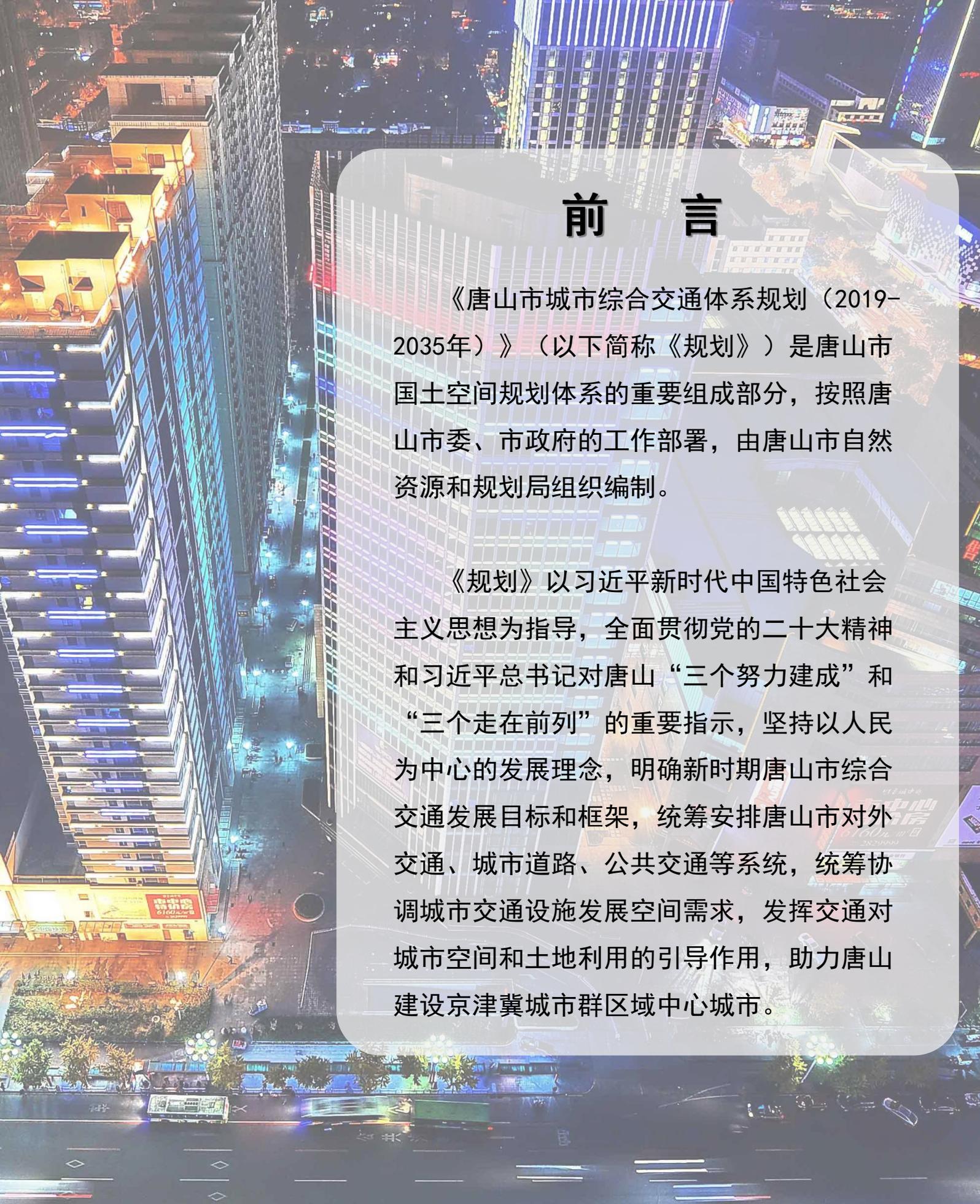


# 唐山市城市综合交通体系规划 (2019-2035年)

【公示稿】

2024年10月



# 前 言

《唐山市城市综合交通体系规划（2019—2035年）》（以下简称《规划》）是唐山市国土空间规划体系的重要组成部分，按照唐山市委、市政府的工作部署，由唐山市自然资源和规划局组织编制。

《规划》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和习近平总书记对唐山“三个努力建成”和“三个走在前列”的重要指示，坚持以人民为中心的发展理念，明确新时期唐山市综合交通发展目标和框架，统筹安排唐山市对外交通、城市道路、公共交通等系统，统筹协调城市交通设施发展空间需求，发挥交通对城市空间和土地利用的引导作用，助力唐山建设京津冀城市群区域中心城市。

## 01 规划概况

### 规划定位

《规划》是唐山市国土空间规划的重要组成部分，是指导城市交通发展的战略性规划，是对唐山市国土空间总体规划关于交通领域空间安排的细化落实。作为唐山市编制各类交通专项规划、分区规划、详细规划的重要依据。

### 规划范围

规划层次分为市域和中心城区  
市域侧重国土空间开发格局下对外交通设施的发展部署和总体布局。

**中心城区为规划重点范围**，包括路南区、路北区、开平区、丰南区和唐山高新技术产业开发区城区区域，面积390.06平方千米。

### 规划期限

**规划目标年为2035年**，其中近期至2025年，远景展望至2050年。

## 02 目标与策略

### 规划目标

完善大通道网络化布局，**打造京津冀东部门户枢纽**  
构建城市快速交通骨架，**支撑组团化空间交通需求**  
践行绿色交通发展导向，**改善城乡居民的出行环境**

### 规划策略

- (1) 完善通道、提级枢纽，支撑唐山融入区域协同发展；
- (2) 构建集约高效的的城市骨干交通体系；
- (3) 践行雄安经验，提升路网密度与绿色出行比例；
- (4) 近远结合，以高品质交通建设支撑国土空间有序发展。



## 3.1 铁路系统规划

强化唐山铁路枢纽组织能力，重点加强至北京、天津、雄安、秦皇岛等方向的铁路联系，加强高速城际铁路、普速铁路、市域（郊）铁路融合衔接。

### 高速铁路

高效融入“轨道上的京津冀”，规划形成“一纵四横”高铁城际网络。即遵曹城际；京秦第二城际、津秦客专、京唐城际、环渤海城际。

### 普速铁路

补强干线铁路、集疏港铁路，推进津山货车外绕线建设，新增汉曹铁路、水曹铁路、唐曹铁路东延至乐亭等，规划形成“四纵四横”普铁网络。

### 市域（郊）铁路

利用既有京哈线、津山线、唐曹线、七滦线、唐遵线等铁路，形成以唐山中心城区为中心的“五向放射”市域（郊）铁路网。



# 3.1 铁路系统规划

## 市域综合交通规划图（铁路）



## 3.2 公路系统规划

完善各方向对外高速联系，织密普通国省干线公路网络，强化重要交通走廊，提升公路服务水平，实现各县（市、区）间的公路互联互通。

### 高速公路

积极融入京津冀高速网，新增秦唐高速、京秦高速、赤曹高速、迁曹高速等，预留长深高速唐山西外绕线，规划形成“三纵五横”高速公路网。

### 干线公路

加密普通干线路网，规划形成“两纵五横”普通国道网络，重点推动G112、G205、G508、G102等国道改线建设，构建中心城区国道外环。



# 3.2 公路系统规划

## 市域综合交通规划图（公路）



### 3.3 航空系统规划

坚持差异化发展路径，发挥比较优势，将三女河机场打造为京津冀地区重要支线机场；持续推进通用航空多元化发展。

#### 航空枢纽

完善三女河机场功能，积极融入京津冀世界级机场群。启动机场改扩建工作，开展 T2 航站楼新建项目以及航空一类口岸申报工作。完善机场基础设施和物流功能，建设航空货运分拨中心。改善机场与市内高铁城际枢纽的接驳换乘。

#### 通用机场

大力发展通用航空，在现状迁安五重安机场基础上，新增旅游岛、迁安、南湖三座通用航空机场，承担公务商务、应急防灾、旅游观光等功能。



## 3.4 港口发展规划

加强各港区分工合作、协调互动、共同发展，强化港口铁路、公路集疏运系统一体化衔接，提升设施联通水平，推动铁水联运高质量发展。

### 港口发展

融入世界级环渤海港口群，建设世界前列的东北亚门户港口，形成分工合作、协调互动、共同发展的总体发展格局。加快港口集装箱发展，推进新兴业态，推动港产城一体化发展。

### 疏港铁路

推进唐曹线东延、汉曹铁路、铁路运输企业和园区专用线等建设，串联各港区，提升疏港铁路输送能力，实现铁水联运比例达到40%-50%目标。

### 疏港公路

规划G509、G508向港口腹地延伸，推进S323、S209、S204、SL26等建设，提升集疏运公路辐射范围，促进中长距离公路运输向铁水联运转变。



## 3.5 物流与货运交通规划

统筹优化市域物流设施布局，加快构建内外联通、安全高效的物流网络，加快建设多式联运设施，引导物流产业集聚化、规模化发展。

### 物流枢纽

规划形成三级物流枢纽体系，一级为区域货运中心，二级为综合物流园区，三级包括专业物流中心、铁路货运中心站、城市配送集散中心。

### 货运通道

充分依托区域交通设施，规划形成四条物流运输大通道，包括唐（曹）呼物流通道、唐港-大秦物流通道、京哈物流通道、津秦物流通道。

### 城市配送

构建物流园区、物流中心、配送中心为主的三级城市配送网络体系，完善末端配送网点布局，提高物流配送效率。

## 3.6 城市道路系统规划

落实“小街区、密路网”理念，规划形成级配合理、层次分明、衔接有序的道路网络体系。至2035年，中心城区道路网整体密度不低于9千米/平方千米。

### 快速路

落实国土空间总体规划要求，规划“一环四射多联一辅”的快速路网，服务组团间快速机动化出行。道路红线以50米、60米为主。

### 一级主干路

规划“七纵八横”一级主干路网，服务组团间中、长距离出行联系，支撑公交干线和专用道布局。道路红线以50米为主。

### 二级主干路

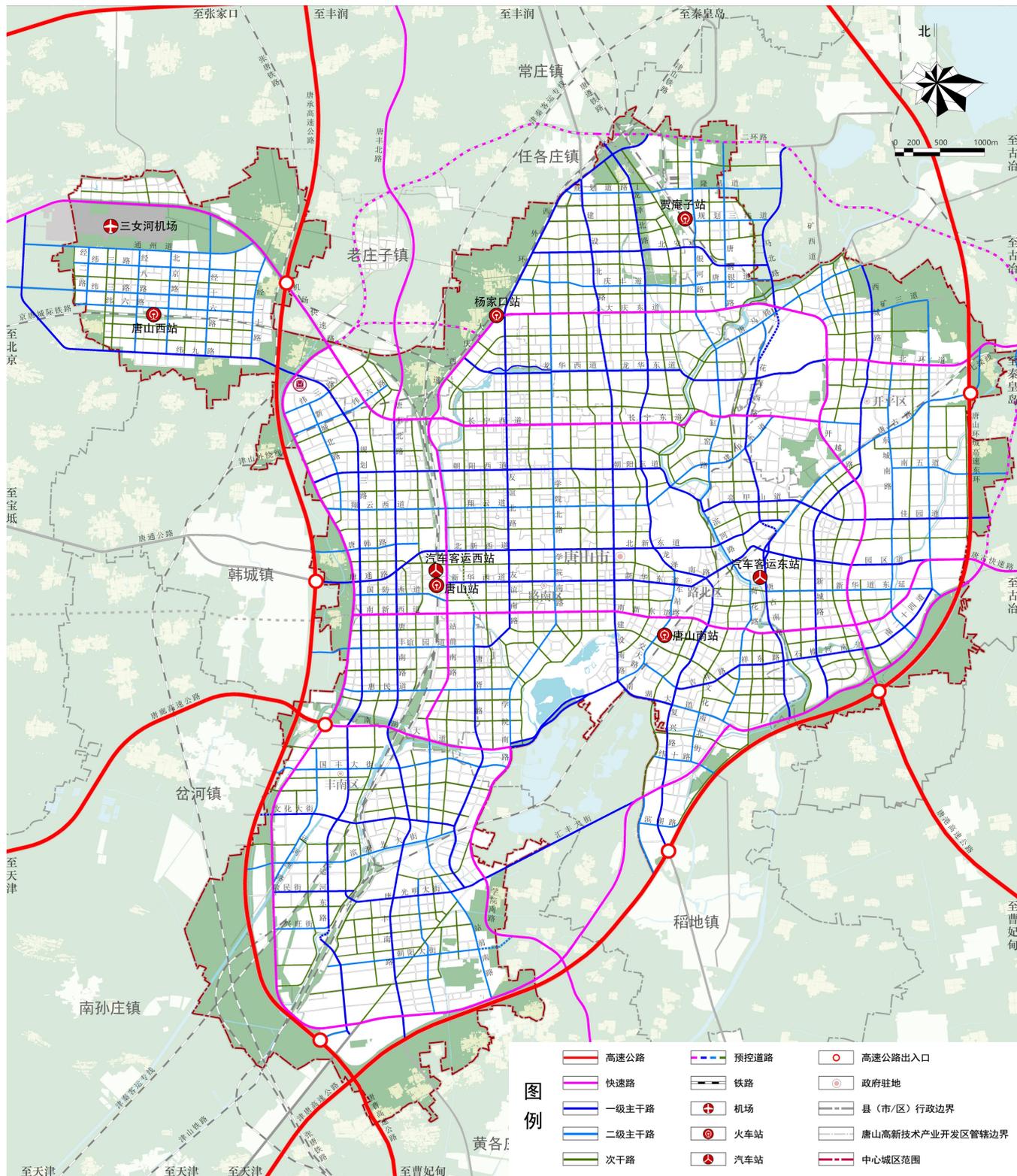
规划翔云道等二级主干路，主要服务组团间（内）中等距离联系，作为快速路和一级主干路的补充。道路红线以40米、42米为主。

### 次干路

规划铁西路等次干路，以衔接快速路、主干路与地区性支路之间集散交通和生活性服务功能为主。道路红线以36米、30米为主。

# 3.6 城市道路系统规划

## 中心城区道路系统规划图



## 3.7 城市轨道系统规划

构筑支撑中心城区-曹妃甸同城化发展、支持城市多中心多组团空间结构、与土地利用相协调、规模合理的城市轨道交通体系。

### 线网布局

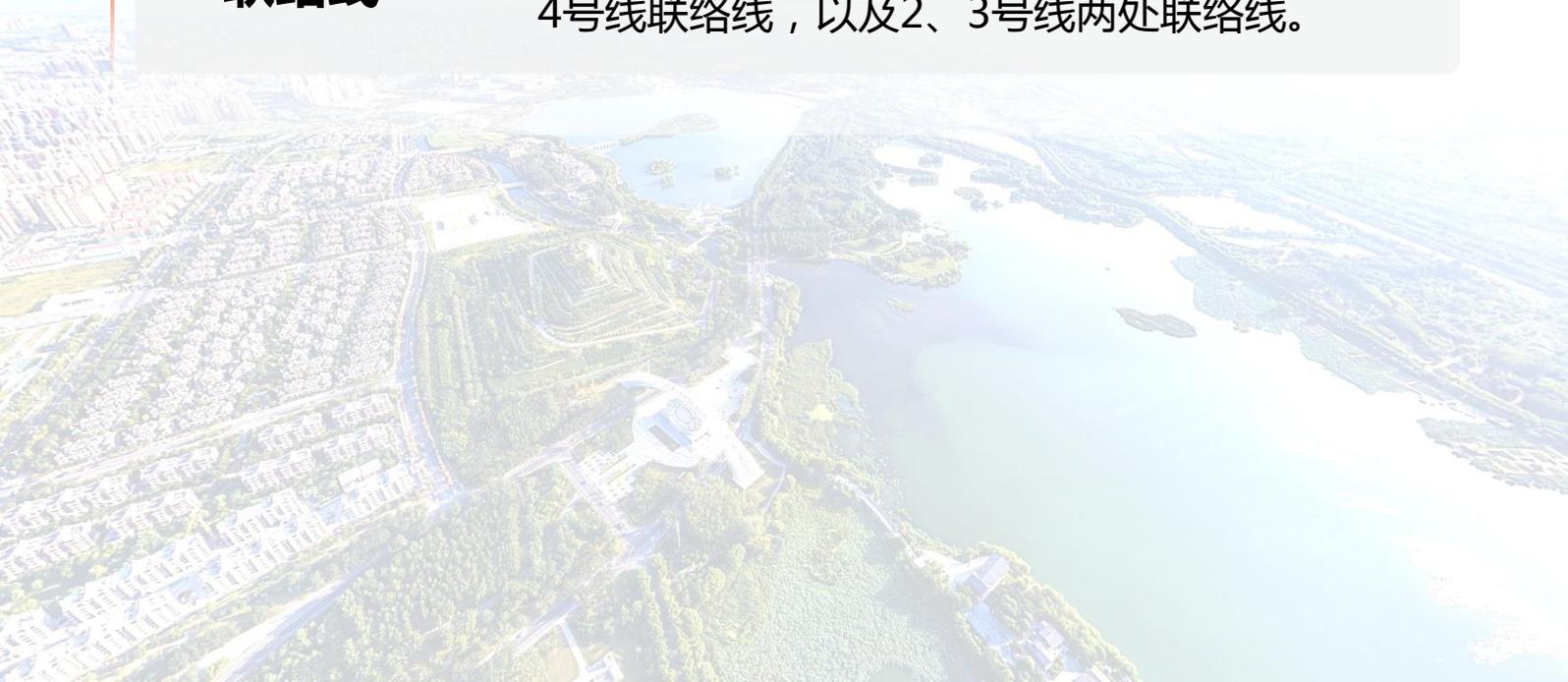
规划城市轨道交通线路4条，1、2号线为十字型骨架线，其余为加密线，线网全长109.7公里，换乘车站7处，轨道线网密度约为0.35公里/平方公里。

### 车辆基地

规划轨道车辆基地共6处，包括唐山新城北综合维修基地，高新区、开平北、开平南车辆段，以及丰南西、丰南东停车场。

### 联络线

规划设置联络线4处，包括1、2号线联络线，1、4号线联络线，以及2、3号线两处联络线。



## 3.8 常规公交系统规划

建设与轨道交通相互衔接的多层次、多元化的城乡公共交通体系，优化线网布局和功能层级，提高公交服务水平。

### 运营组织

推进城乡公交一体化。推进外围乡镇城乡公交衔接、中心城区城乡公交衔接以及末端村庄衔接一体化改造。

### 公交线网

优化常规公交的线网布局和功能层级。规划常规公交线路分为干线、支线、微线三个层级，并以“郊线”公交作为补充。

### 客流走廊

规划“五横五纵”常规公交客流走廊，公交干线沿客流走廊布设，保障公交出行时间的可控性。

### 公交场站

充分结合社区中心、交通枢纽以及其他大型公共建筑布局公交场站，鼓励进行一体化开发，提升场站集约利用水平。

## 3.9 步行与非机动车交通系统规划

构建安全、便捷、连续、舒适的交通型慢行体系，打造健康、活力、贯通、融合的休闲型慢行体系，引导交通方式结构合理化。

### 慢行分区

落实差别化发展要求，将中心城区划分为四类慢行区，制定差异化的慢行发展策略。

### 慢行廊道

打造“两环两带四纵”慢行廊道，促进出行方式低碳化转变，包括滨河廊道、景观廊道、文化廊道和绿带走廊。

### 步行道

城市道路上的步行道划分为两级。道路横断面布局优先保证步行通行区宽度，人行道与自行车道不宜共板布置。

### 非机动车道

城市道路上的非机动车道划分为两级。高等级道路做好与人行道、机动车道的隔离措施。

## 3.10 城市停车系统规划

优化停车供给结构，构建配建为主、公共为辅、路内为补充的停车体系，并与城市综合交通发展战略相适应、与道路网容量相匹配。

### 停车分区

结合停车发展特征划分三类停车分区，分别为控制从紧区、适度从紧区、适度发展区，按照停车分区进行供需平衡的调整。

### 公共停车场

中心区宜配置中小型停车场，外围区可根据需求适度规划大型公共停车场。集约节约利用土地资源，鼓励复合建设立体公共停车场。

### 配建停车场

建立配建标准的动态优化机制，新建、改建建筑按适时停车配建标准严格执行，并充分预留电动汽车充电设施建设安装条件。

### 路内停车位

控制中心城区的路内停车位规模。建议逐步取消与公共停车场相邻道路、主干路以及对交通产生影响的长时间停放的路内停车泊位。

## 04 保障措施

### 政策法规保障

完善公交优先相关政策，给予必要的政策扶持与资金支持；完善现有停车管理办法，规范机动车停放；加强日常交通管理政策建设，加大交通管理队伍建设和教育宣传。

### 管理机制保障

加强组织领导，建立市级部门协同配合、上下机构联动的工作推进机制；落实要素保障，保障重大项目的用地与资金支撑；积极拓展交通领域投融资渠道，推动形成政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效的交通投融资机制。

### 社会监督与公众参与制

畅通公众参与渠道，鼓励社会各界积极参与交通运输治理；拓宽交通运输政务公开领域和范围，推动“信用交通”建设。

