

烟台市蓬莱区人民政府文件

烟蓬政发〔2024〕7号

烟台市蓬莱区人民政府 关于印发蓬莱区道路系统、步行与自行车 交通系统专项规划的通知

各镇人民政府，各街道办事处，区政府有关部门，有关单位：

《蓬莱区道路系统、步行与自行车交通系统专项规划》已经区政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

烟台市蓬莱区人民政府

2024年12月10日

（此件公开发布）

蓬莱区道路系统、步行与自行车 交通系统专项规划实施方案

根据《关于加强城市基础设施建设的意见》（国发〔2013〕36号）及《烟台市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》等相关文件要求，为进一步加快推进新型城市基础设施建设，全面推动全区道路系统、步行与自行车交通系统规划建设，完善城市建设总体布局，保障城市基础设施建设有序开展，结合我区实际，制定本规划。

一、发展现状和形势

2023年，《烟台市国土空间总体规划（2021—2035年）》获批实施，明确提出了烟台市构建“一主一副一区、三轴多极”的市域城镇空间结构，蓬莱区将进一步打造成为烟台市副中心，更多地接受烟台市辐射和带动，新的城市定位对城市道路系统提出了新的要求。随着全区经济社会快速发展，人口、机动车和非机动车逐年增加，对城市道路建设与管理提出了新的要求，而现有道路等级结构、路网密度、慢行系统等将难以满足城市发展需求，交通问题日益凸显，为进一步优化全区道路网络系统，完善步行和自行车交通系统成为势在必行的重要工作。

二、总体要求

（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，认真贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，以制度供给和体制机制创新为动力，构建层次分明、功能完善的道路网体系，提升公共交通服务水平，优化慢行交通环境，加强交通与土地利用的协调，实现道路建设与城市发展相互促进、良性互动。

（二）基本原则。坚持“以人为本、绿色交通、集约高效、智慧管理”原则，落实与上位规划、相关规划有效衔接，明确蓬莱区道路系统、步行与自行车交通系统的总体布局、功能定位、建设时序及保障措施等相关内容。

（三）发展目标。道路交通系统要构筑等级结构合理、功能清晰、布局完善的城市道路路网，支撑城市空间结构拓展，加强上位规划中城市道路设施与控规的有效衔接，提升控规对道路设施用地控制的科学性，有效指导城市道路交通设施的规划建设。步行和自行车交通系统以“阁、湾、岛、山、城、滩、河、林、文”的景观资源为基底，以“三山观仙海、碧水绕绿城”的城市特色为背景，构建城乡一体化的网络体系，使其成为串联城市自然人文景观的绿色纽带。

三、道路系统规划设计指引

（一）优化布局骨干路网结构

一是规划快速联系通道。为满足烟蓬联系需求、落实烟台国土空间规划等上位规划，规划长江路（蓬莱）—樱花大街（开发区）为快速路；为衔接蓬栖高速及蓬莱东港，规划提升南京路为快速路。二是强化蓬莱四个组团之间的联系。规划布局 I 级主干路体系。为

强化四个组团之间的联系，规划提升振兴路—北关路—仙境西路—G228 城区段为 I 级主干路环路。为串联景区、汽车站、G517，提升钟楼南北路为 I 级主干路；为强化老城区南北疏散能力，提升海市路为 I 级主干路；为串联卧虎组团、火车站、蓬丰线，提升银川路为 I 级主干路。最终规划形成“一环三纵” I 级主干路。

（二）完善 II、III 级主干路网

一是完善横向主干路布局。东西向规划小泰山路、南关路、南环路、仙境东路—马格庄路、滨海路 5 条主干路支撑各组团东西向互联互通。二是完善纵向主干路布局。南北向加强滨海片区对外衔接通道，规划纵四路、戚继光路等 11 条纵向主干路，强化旅游疏散及对外衔接能力。最终形成蓬莱主城区“五横十一纵”的一般主干路网骨架，支撑片区互联互通。

（三）加密四个组团次、支路网

登州组团方面。登州组团为老城区，需结合旧城更新、旅游提升、古城保护完善路网结构，进行道路提质升级。构建“六横六纵”的次干路网络，加密大地块路网，打通断头路、丁字路。

西海岸组团方面。结合西海岸组团文教、旅游功能布局及国际文化旅游休闲岛的建设，合理布局陆岛交通、旅游集散交通。构建“两纵一横”的次干路网络，并对支路进行密度及结构层面的引导。

卧虎组团方面。结合卧虎组团、高铁站片区，优化路网格局，完善东西跨河交通组织，构建“七横四纵”的次干路网络，结合创发新区、高铁站点，对支路进行加密。

铜井组团方面。结合港区布局、特色小镇、农高区、产业用地、弹性用地预留路网骨架，支撑远景发展。构建“三横四纵”的次干路网络，结合居住片区适当加密支路网络、打通断头路。

（四）推进海绵城市建设

蓬莱区海绵城市建设要统筹源头径流控制系统、城市雨水管渠系统以及超标雨水径流排放系统三个系统共同构建，共同实现城市内涝防治、径流污染、黑臭水体的治理目标，并与城市防洪系统合理衔接。

四、步行与自行车交通系统规划设计指引

规划“一环三横四纵”的特色步行和自行车交通系统，“一环”：以北部滨海岸线和南部山林葡萄景观构建山海骑行环道。“三横”：沿北关路、南关路、南环路构筑东西横向休闲道。“四纵”：构筑以画河、小皂河、平山河、龙山河为基础的山海连廊。

（一）合理布局网络密度

根据人流集聚程度、地区功能定位、公共服务设施分布、道路交通运输条件、道路与水系的分割划分及地形、气候等因素确定蓬莱区步行和自行车交通分区，划分为三类区域。

I类区：步行和自行车活动密集程度高，须赋予步行交通方式最高优先权的区域，港南路—南关路—海市路以及平山河—南环路—戚继光路围合的区域。步行道密度大于14千米/平方千米，自行车道密度大于10千米/平方千米。

II类区：步行和自行车活动密集程度较高，步行优先兼顾其他

交通方式的区域，戚继光路以东除 I 类区。步行道密度大于 8 千米/平方千米，自行车道密度大于 8 千米/平方千米。

III类区：步行和自行车活动聚集程度较弱，满足步行交通需求，给予步行交通基本保障的区域，戚继光路以东区域。步行道密度大于 4 千米/平方千米，自行车道密度大于 4 千米/平方千米。

（二）通行空间设计指引

三块板形式：适用于红线宽度足够同时设置人行道和自行车专用道的道路，或自行车、行人流量较大的道路，例如北关路、登州路等。自行车道宽度不小于 3.5 米，机非隔离带宽度不小于 1.5 米，人行道宽度不小于 2.5 米。

机非共板形式：自行车道与机动车道共面软隔离，适用于红线宽度不足、自行车流量较小的道路，例如南环路、文化路、安香路、蓬莱路、山东路。自行车道宽度不小于 2.5 米，人行道宽度不小于 2.0 米。

机非混行形式：自行车与机动车混行（车行道），适用于红线宽度不足以设置独立的自行车道，机动车流量很小且车速较低的道路，例如富民路、东关古街等。机非混行车道宽度不小于 4.0 米。

（三）铺装设计指引

步行道铺装。主色调以贴近自然的灰色系为主，并与城市风格相协调，铺砌形式简洁大气，符合城区整体景观定位。老区宜浅色、暖色等简洁干净的颜色为主；新区宜以浅冷色为主，颜色简洁明快干净。

自行车道铺装。彩色自行车道明确指定自行车骑行路径以增加骑车者的可见性，并提醒机动车驾驶员正穿越自行车道，处于高冲突区域。可采用彩色沥青混合料、热塑性处理或油漆来获得彩色路面。

（四）绿化设计指引

优先选择符合当地自然条件的适生植物进行设计，当选用外界引入新植物种类（品种）时，应避免有害物种入侵。设计复层种植时，上下层植物应符合生态习性要求，并避免相互产生不良影响，如林下植物应具有耐阴性，其根系发展不得影响乔木根系的生长。绿地种植土壤的理化性状应符合当地有关植物种植的土壤标准。种植配置应符合生态、游憩、景观等功能要求，并便于养护管理。

五、保障措施

（一）加强组织协调。建立区政府领导牵头的工作机制，指导全区城市道路的政策制定、规划审批及项目建设。实施“协同工作制度、联席会议制度”工作保障机制，定期召开相关会议，及时解决规划方案实施过程中的难点和问题。

（二）强化政策保障。及时更新、落实上级城市交通发展政策，科学编制并实施城市综合交通体系规划，不断提升城市交通基础设施建设的系统性、完整性、协同性，形成积极向上、相互促进的良性循环发展模式。

（三）落实资金保障。加强政府财政资金、平台资金带动作用，全面推进交通基础设施建设政府和社会资本合作、发挥信贷资金支

撑作用，保障城市交通基础设施建设高质量发展。

（四）引导公众参与。积极引导公众参与，充分吸纳各方意见，发挥公众的监督职能，促进创新交通管理方式，降低决策风险，提高基础设施管理效能。

抄送：区委有关部门，区人大常委会办公室，区政协办公室，区法院，
区检察院，中央、省（烟台）属驻蓬有关单位。

烟台市蓬莱区人民政府办公室

2024年12月10日印发
