青岛市城市综合交通规划（2008-2020 年）

第一部分 交通发展历程

一、 主要成就

1、交通建设投资逐年增长。近五年来，交通建设投资数额呈现逐年增长的趋势，从 2002 年的 11.28 亿元增长到 2007 年的 33.2 亿元，年均增长 24.1%，超过了同期 GDP 年均 20%的增长速度。

2、对外交通设施规模扩大，功能逐步完善，初步形成了港口、铁路、公路、航空并举的对外交通网络体系。

公路：目前已基本形成以高速公路和一级公路为骨干，二级、三级、四级等公路为补充，功能完善、层次分明的公路网络体系。2007 年底全市公路通车里程达到 14326 公里，全市 122 个乡镇（街道办事处）均实现了晴雨通车，通公路的行政村达到 100%。

铁路：基本形成以胶济、蓝烟、胶黄、胶新铁路为骨架的铁路网络体系。其中，胶济铁路是青岛港通往腹地的主干道，复线工程和电气化改造工程已完工；胶新铁路是我国东部沿海铁路大通道的重要组成部分。

港口：基本形成了以青岛港（包括前湾港港区、老港区、黄岛港区）为核心，胶南大湾港、鳌山港等一般性小型港口为补充、结构较为合理、配套较为齐全的港口体系。其中，青岛港是我国能源运输的枢纽和大宗散货的集散中心、全国对外贸易的重要口岸，是国家综合运输体系中的主枢纽港之一。2007 年港口总吞吐量达到 2.65 亿吨，外贸吞吐量 1.9 亿吨，集装箱吞吐量达到 946.59 万标准箱。

航空：青岛流亭机场是我国华东地区重要的干线机场。自 1982 年开航以来，机场规模和能力不断提升，开通航线条数、年旅客吞吐能力、年货邮吞吐量等统计指标分别由 1995 年的 35 条、80 万人次、1 万吨增加到 2007 年的 94 条、787 万人次、11.6 万吨。

3、城市道路设施供应规模不断扩大。近五年来，青岛市区人均道路面积由 10.74 平方米/人增长到 19.6 平方米/人。其中市内四区的道路长度由 705 公里增长到 997 公里，人均道路面积由 9.76 平方米/人增长到 9.16 平方米/人。

4、公共交通得到长足发展。通过近几年的快速发展，全市公交线路里程增长了 1.1 倍，达 3136 公里；加大了公交场站的建设力度，解决了公交占路扰民问题；公交车辆总量增长了 1.24 倍，达 5030 标准台；公交客流总运量由 1998 年的 4.2 亿人次/年增长到 2007 年的 7.6 亿人次/年；公交出行比重由 2002 年的 19.6%提高到 2007 年的 21.5%。

5、交通管理手段趋向合理，智能化规模逐步扩大。随着道路网的逐步完善，对单向行驶的道路进行了优化调整，目前实施单向交通的道路约 130 条，总长度约为 95.4 公里；为加强对货车和摩托车的管理，规范行驶路线，防止扰民，对部分道路实施了禁止摩托车和货车通行;道路交叉口信号控制水平产生质的飞跃,由过去的单点定时控制实现了自适应控制;停车诱导系统得到了初步应用。

第二部分 交通发展战略

一、 需求预测

本次规划范围与城市总体规划一致，重点研究范围为中心城区，面积 1408 平方公里；对外交通部分兼顾市域，面积 10654 平方公里。

通过建立青岛市交通预测模型，采用“四阶段”法进行交通需求预测，得到以下预测结果：2020 年，居民一日出行总量由现在 776 万人次/日增加到 1276 万人次/日；机动车发展

规模由现在 52.3 万辆增加到 120 万辆左右，千人拥有率由 149 辆增加到 220～280 辆；公交出行比重由现在 21.5%提高到 35%左右，其他机动化出行由现在 31%提高到 41%左右；公交车辆由现在 5030 标台增加到 12000-13000 标台；前湾港疏港交通由现在约 4 万标准货车/日增加到 10-12 万标准货车/日。

二、 发展目标

1、交通体系发展总目标：营造一个与城市性质和职能相匹配的、相协调的，以人性化、生态化、集约化为特征的安全、清洁、高效的综合交通运输体系。

2、交通发展模式：建立以公共交通为主导、小汽车适度发展、非机动化交通得到提倡、多种交通方式并存的交通发展模式。

3、具体发展指标：提供“高效、便捷、舒适、安全、环保”的交通服务。其中“高效”为 2020 年中心城区公交出行方式比重从现状的 21.5%提高到 35%以上；“便捷”为 2020 年中心城区实现 95%的出行者出行时间在 45 分钟之内，到周边县市控制在 1 小时左右；“舒适”为公交高峰满载率从现在的 5-6 人/平方米下降到 3-4 人/平方米；“安全”为万车死亡率控制在万分之五以内；“环保”为单车排放下降 30-40%，交通噪声达到国标规范标准。

三、 发展策略

通过对现状道路交通的综合调研，针对未来城市交通面临的形势和任务，提出以下交通发展战略：

1、公共交通优先发展。体现在大容量快速公交建设优先、公交路权使用优先、土地配置优先、科技投入优先和政策支持优先。

2、交通与用地相协调。以综合交通模式引导城市空间拓展，结合组团布局，平衡人口和就业岗位分布；以公共交通支撑城市中心区发展；交通系统与周边环境协调。

3、交通建设与管理并重。加大交通建设投入，力争使交通建设投资达到 GDP 的 3%左右，公共交通投资占交通建设投资的 30%-40%左右；采取交通区域差别化政策，加强中心区交通需求管理，控制小汽车交通量快速增长的趋势，逐步扩大公交出行比重；综合利用法规、行政和经济杠杆等手段，保持车辆与道路建设协调发展，调控交通供需平衡。

4、倡导“绿色”交通。在有条件的区域鼓励自行车的使用，优化调整自行车和步行系统；加强文明出行和健康出行的宣传和引导；严格执行机动车尾气排放标准，减少污染物总量，控制交通噪声。

第三部分 对外交通系统规划

一、规划目标

构建以港口为中心，海陆空一体化的对外交通体系，实现市域内一小时、与半岛都市群主要城市之间两小时、与省内主要城市之间三小时的通行目标。

二、公路网和客运枢纽规划

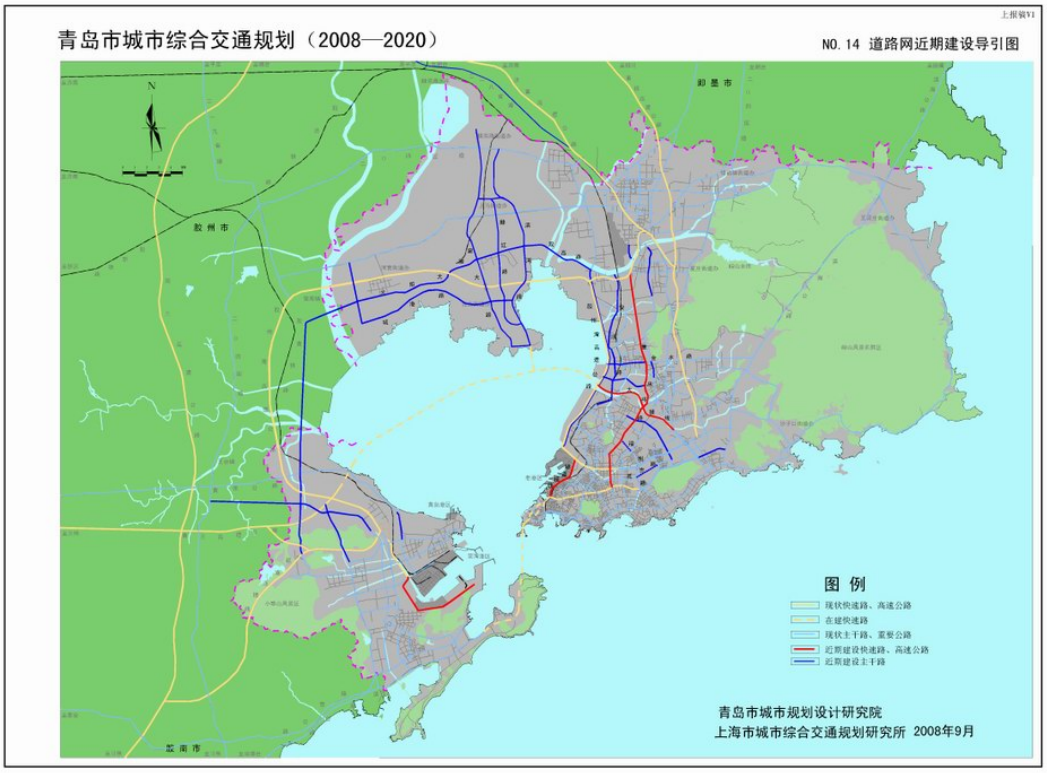
1、公路线网。规划形成以高速公路和一级公路为骨干，二级、三级、四级公路为补充，功能完善、层次分明的市域公路网络体系。包括青威高速公路、青岛至龙口高速公路、青银高速公路、济青高速公路、胶平（营海－平度）高速公路，青兰高速公路等 6 条快速对外放射线；同三高速公路和潍莱高速公路 2 条快速过境线；滨海公路、204 国道、三城线（S218）、薛馆路（S329）、平度－营房公路（S219）、黄张路（S328）等 6 条主要的一级路。

至 2020 年，市域内高速公路网总长 1000 公里（含城市快速路），高速公路网密度 9.4 公里/百平方公里，公路通车总里程（含乡村公路） 15000 公里，公路网密度 141 公里/百平方公里。

2、公路客运枢纽。调整优化公路长途客运枢纽布局，规划市区公路客运枢纽系统主要由 8 个客运枢纽场站组成，分别为青岛长途汽车站、青岛汽车东站、青岛汽车北站、铁路青岛北站汽车站、黄岛长途汽车站、黄岛汽车北站、红岛汽车站、城阳汽车站。

三、铁路网和客运枢纽规划

1、铁路线网规划。市域内铁路线网由胶济铁路、胶新铁路、胶黄铁路、蓝烟铁路和规划青太（青岛—石家庄—太原）客运专线、青荣（青岛—荣成）城际铁路组成。



预留黄岛—日照、田横—蓝村、晋煤外运泰安—董家口铁路和站场的建设条件。

2、铁路客运枢纽规划。铁路客运站规划扩建青岛站，在沧口建设青岛北站，预留城阳站用地空间。

根据铁路客运枢纽规划对两站的功能分工：青岛站，办理青岛至济南及以远方向动车组的始发终到业务、旅客运输业务；青岛北站，办理青岛至所有方向的普快旅客列车，同时办理青岛至荣成间动车组的始发终到业务、旅客运输业务。

加快建设铁路青岛北站，适应铁路提速和城市快速发展的需要。建议铁路管理部门适时合理调整两站功能分工，缓解青岛站疏解能力紧张的矛盾。

四、民航客运枢纽规划

青岛流亭机场为国内重要的区域性枢纽机场和国际性机场，规划将其建设成为具有客货运输、生活服务、飞行管理和飞机维修等多种功能的综合性空港。机场等级为 4E 级。

加快新机场选址建设的可行性研究；抓紧协调民航空域制约问题，尽快完成机场总体规划修编工作，以适应青岛民航的快速发展需要。

五、水运枢纽规划

形成以胶州湾港口综合运输枢纽为核心，鳌山湾和董家口港区为两翼，地方小型港站、综合旅游港点为补充的多层次港口发展体系。青岛港是国家综合运输体系的重要枢纽和沿海主要港口之一，主要包括前湾港区、海西湾港区、黄岛港区、老港区和四方港区、鳌山湾港区、董家口港区等港区和多处小型港站。远期发展目标为东北亚国际航运中心。

前湾港区是青岛港综合运输核心枢纽的骨干和主要基础，主要以国际集装箱干线运输为主，同时承担铁矿石、煤炭等大宗干散货运输，兼顾通用散杂货运输；黄岛港区是青岛港主体港区之一，是大型专业液体散货港区，以原油、成品油和液体化工品运输为主；老港区和四方港区是是青岛港的重要组成部分，老港区和四方港区以散、杂货和内贸集装箱运输为主，适度发展国际集装箱运输，适当兼容物流、旅游、商贸等服务功能，保留发展老港区客运功能；海西湾港区目前以造船、修船、海洋工程建造为主，船舶配套、科研开发为辅，将逐步发展成我国主要的船舶产业基地之一；鳌山湾港区是青岛港继续扩大港口规模及提高综合运输能力的主要后续性港区，远景重点发展外贸集装箱业务，兼顾大宗散货及一般散杂货物运输；董家口港区是青岛港南翼重要的港口综合运输枢纽和临港工业发展的重要依托，逐步发展成为以杂货、大宗干散货、液体化工品等运输和促进临港工业发展为主的综合性深水港区；地方性港站主要包括积米崖、大湾、鳌山等，主要功能是为地方经济、产业发展和沿海小批量物资转运服务。水上客运枢纽包括在老港区现有海上客运码头基础上，建设海港客运中心；专题论证国际邮轮码头的选址方案，研究国际邮轮码头设在老港区、浮山湾、银海大世界、四方填海地等不同选址方案的可行性。

第四部分 城市交通系统规划

一、道路系统规划

1、发展目标

青岛市城市道路网络系统由城市快速路、主干路、次干路和支路构成。2020 年需满足高态势下日交通量 6000 万标准车公里的交通需求，高峰时段车速中心区不低于 20 公里/小时，外围区不低于 35 公里/小时。

2、青、黄、红岛路网骨架规划

青岛城区道路网络骨架由“四横三纵”的快速路网构成，其中“四横”为仙山路、青黄跨海大桥连接线（胶州湾高速公路—银川路）、辽阳路—鞍山路及其延长线、延安路－宁夏路－银川路；“三纵”为湾口隧道青岛端连接线－胶州湾高速公路城区段、山东路－重庆路、青银高速公路城区段。

黄岛城区道路网络骨架由“四横两纵”的快速路网构成，其中“四横”为青兰高速公路黄岛段、同三连络线、前湾港路、嘉陵江路—湾口隧道黄岛端连接线；“两纵”为昆仑山路及向北延长线（至青兰高速）、江山路（嘉陵江路以北段）。同时，预留齐长城路快速路建设条件；预留沿灵山卫北侧(靠山侧)、胶南中心区北侧到同三高速公路的快速路建设条件。

红岛城区道路网络骨架由“三横三纵”的快速路和起骨架作用的主干道构成，其中“三横”为胶州湾高速公路湾底段、正阳路主干路、204 国道城区段，预留正阳路（308 国道—胶平高速段）快速路建设条件；“三纵”为青威高速公路城区段、滨河路主干路、双元路快速路。

青黄联系为“一桥一隧”，其中“一桥”指北部青黄跨海大桥(红石崖－李村河口)；“一隧”指南部湾口隧道（团岛—薛家岛）。

环湾交通联系为“四环”，其中胶州湾高速公路为快速环路，规划拓宽为双向八车道或就近另辟复线组成八车道;红岛双高路—火炬大道及延伸段—黄岛珠宋路共同构成主干路内环；正阳路及延伸线为主干路中环；204 国道环湾段为外环。

3、规划主要城市主干路

青岛城区的主干路有：东西向主干路包括前海一线主干路（贵州路—太平路—莱阳路、西藏路—费县路—广西路—鱼山路、香港路）、延吉路—同安路、长沙路、沧海路—升平路—金水路、汾阳路—兴城路—唐山路、滨海路—遵义路—曲源路、振华路、太原路、九水路—李沙路、瑞金路、枣山东路、合肥路、株洲路等；南北向主干路包括：延安三路、山东路、南京路、福州路、哈尔滨路—308 国道、延安一路—威海路—人民路—四流路、兴隆路—安顺路—大同路、李山东路、瑞昌路、劲松三路、劲松七路—开平路、劲松九路—郑州路、滨海公路（松岭路）、文昌路—君峰路、夏庄路等。

黄岛城区的主干路有：东西向主干道包括：黄张路城区段、淮河路、黄河路—崇明岛路、齐长城路、长江路和滨海公路等；南北向主干道包括：珠宋路、奋进路、团结路、江山路（主干路段）、太行山路、井冈山路、大涧山路等。

红岛城区（含城阳）的主干道有：东西向主干道包括：204 国道、春阳路、正阳路、河东路、火炬大道—双高公路—仙山路—华仙路、程港路、文阳路、兴阳路、夏塔路、流亭大道—赵红路、白沙河路等；南北向主干道包括：创业大道、泉大路、滨河路、长城路、青威路、王沙路等；

4、主要立交规划

城市道路立交主要结合快速路和对外交通干道设置。立交桥设计应本着简洁明快、功能清晰、节省用地的原则，并充分考虑公交运行的空间需要，与城市空间和环境景观相协调。

5、道路断面规划

结合不同区域、不同城市道路等级的交通特点，合理划分路权，落实公交路权优先策略，方便行人过路，便于路口交通组织，保障道路系统功能。

道路断面规划应遵循以下要点：处于城市中心地带的城市快速路大部分应为复合交通走廊，城市快速路采用高架形式时，地面层应作为主干路或次干路使用，以扩大路网的总容量，快速路走廊应充分考虑公共交通的通行空间需要。青岛城区规划双向六车道以上（含六车道）的主干路断面宜采用两幅路的形式；中间绿化带宽度设置应有利于行人过街安全和路口左转或调头车道的设置，一般应为 2—4 米；步行道宽度一般应为 4－6 米。非机动车比例较高的黄岛和红岛城区，主干路断面宜采用四幅路，中央分隔带一般应为 2—4 米，两侧分隔带简单设置，实行机非实物分离。

6、道路网规划方案总体评价

通过规划，路网总长度达到 4460 公里，路网密度达到 8.9 公里/平方公里，道路等级结构快、主、次、支比例为 1:2.9:3.1:7.3；规划路网总容量为 1218 万标准车公里/小时，正常情况下能容纳约 120 万辆机动车出行；交通需求在正常发展态势下，路网平均饱和度为 0.44，平均行程车速为 29 公里/小时；青黄跨海两通道与拓宽的胶州湾高速公路可提供 30000－35000 标准车/小时的通行能力，可满足远期两者间的交通需求（包含青岛城区对外交通需求以及环湾区域的部分交通需求）；联系红岛（城阳）城区与青岛城区间的胶州湾高速公路、重庆路快速路、青银高速、308 国道可提供 45000－50000 标准车/小时的通行能力，可满足远期两者间的交通需求（包含青岛城区的对外交通需求）；前湾港疏港道路系统可以适应未来前湾港港口年吞吐量 3 亿吨、年集装箱吞吐量 2000 万标准箱所产生的每日 10—12 万标准货车道路疏港交通需求。

7、慢行系统规划。慢行交通系统是非机动车系统和步行系统的总称，属于绿色交通范畴，应积极提倡。规划将非机动车系统、步行系统、机动车系统实行有机分离。

二、客运系统规划

1、规划目标：构筑城市轨道系统、完善地面公交系统、充分发挥出租车的补充作用，整合客运系统发展。实现公共交通“易达性、低价性、舒适性”。预测 2020 年公交（含轨道交通）承担的日出行总量约为 600 万人次。

2、轨道交通规划

（1）远景市区轨道交通线网由 8 条线路（M1—M8 线）组成，线网总长 227 公里。

M1 线：中山路—城阳。线路自中山路起经台东、铁路青岛北站、流亭机场，到达城阳。

M2 线：太行山路—李沧东部。线路经黄岛区政府、薛家岛、青岛火车站、台东、市政府、啤酒城、李村，到达李沧东部。

M3 线：青岛火车站—铁路青岛北站。自青岛火车站起向东，经第一海水浴场、市政府、李村，到达铁路青岛北站。

M4 线：泰山路—沙子口。自泰山路起，经过海泊桥、沿辽阳路向东经汽车东站、到达沙子口。

M5 线：大麦岛—湖岛。自大麦岛起，经辛家庄，沿江西路、山东路，到达终点湖岛。

M6 线：井冈山路—王台：是一条贯穿黄岛区的 L 型线路。自太行山路站起沿着团结路向北,经辛安、红石崖、到达终点王台镇站。

M7 线：黄岛轮渡—柳花泊：是一条横贯黄岛区的东西向线路，自黄岛码头站起沿黄河路经辛安到柳花泊。

M8 线：铁路青岛北站—即墨南泉：是一条纵贯红岛区南北、连接青岛城区的线路。自青岛北站起，向西过海经过红岛、上马街办、棘洪滩，到即墨南泉。

（2）市域轨道线网由 4 条市域线（L1—L4 线），线网总长 287.9 公里。

L1 线：莱西—汽车东站。自莱西市经过华山镇、即墨市，到汽车东站。

L2 线：王台镇—城阳。自王台镇起向北，经胶州市、城阳上马、流亭机场、长途汽车北站，后与 L1 线接轨。

L3 线：平度—鳌山卫。自平度经张戈庄镇、南村镇、兰村镇、南泉镇至城阳，再经惜福镇到鳌山卫。

L4 线：胶南—长江路。自胶南大珠山镇起，经胶南市到黄岛接 M2 线。

（3）2020 年轨道交通建设规划。远期初步形成覆盖主城核心区域、与对外交通枢纽有机衔接、争取连通东西两岸的轨道交通主骨架，适宜规模为 80—100 公里。

3、地面常规公交规划

（1）规划指标：远期地面常规公交仍是城市客运交通的承担主体，到 2020 年日运量在 700—800 万乘次，地面公共交通仍承担 83%左右的公共客运量；中心城区线网密度达到 2.7 公里/平方公里，其中青岛城区达到 4 公里/平方公里，黄岛城区和红岛城区达到 2.5 公里/平方公里；中心城区公交站点 300 米半径覆盖率达到 70%。

（2）公交车辆

2020 年地面公交车辆规模为 12000—13000 标台。单机公交车辆选用大容量、低污染、低能耗的车辆，并全部实现智能化收费；公交车辆和车内设施配置需满足人性化要求，并满足特殊人群的出行需要。

（3）公交场站

远期公交停车保养场总需求规模为 156 万平方米；首末站需求规模为 15 万平方米。由此，规划大型停车保养场（含现状自有）35 处，用地面积 94.3 万平方米；规划公交停车场和部分首末站（含现状）86 处，用地面积 42.5 万平方米，不足首末站面积应结合公交发展需要在其他新建、改建、扩建地块的控制性详细规划中安排用地。公交场站建设应充分考虑立体型式，以节省用地。

4、客运枢纽规划

客运枢纽是各种交通方式换乘的地方。结合对外交通设施规划了 11 处对外换乘客运枢纽；结合轨道交通建设，规划 4 处停车换乘枢纽；同时，结合轨道交通及客流集散中心规划 16 处公交换乘枢纽。

5、出租车规划

远期出租车拥有量控制在 17500 辆，出租车万人拥有量约 35 辆；加强出租车运营管理，使出租车空驶率保持在 25-30%，全日里程利用率达到 70%；在对外交通衔接枢纽、公交换乘枢纽等客流量较大的地点，配套相应级别的营业站和停车泊位场地；大型商业、公共服务和娱乐活动中心及居民密集住宅区，必须规划配套的出租车泊位，建设出租车营业站，方便乘客租车；采用先进的 GPS、无线通讯等技术，实施出租车 IC 卡结算，提高预约要车服务比例，提高经营效益和服务水平。

6、海上交通规划

适应大桥和隧道建设带来的青黄交通结构变化，将青黄轮渡逐渐向旅游功能转变；对轮渡及周边地区进行适当改造，提升、完善轮渡的功能，加大周边交通管理力度，形成良好交通秩序；增强客运码头与其它方式的衔接，增加公交线路、机动车停车泊位和出租车蓄车位；配合高新区和李沧、四方的环湾地区的开发，建设红岛、西大洋、李沧、四方海上交通旅游码头，改造完善小青岛、浮山湾、中苑广场等海上旅游码头，结合沿海旅游景点和客运码头建设，逐渐扩大海上旅游交通专线规模。

7、旅游交通规划

规划四个旅游集散中心，汽车东站为主中心，铁路青岛北站、汽车北站和薛家岛旅游汽车站为分中心；针对旅游季节前海景点的交通压力，在城市出入口处规划旅游大巴停车换乘枢纽；同时在市区旅游景点周围进行挖潜，尽可能增加旅游大巴停车泊位供应；在不同地区有针对性地实施交通卡，小汽车旅游大巴换乘景区环保车辆、小汽车有条件停放等多选择的旅游交通模式，减轻城市中心区交通压力。

三、物流货运系统规划

青岛市物流枢纽规划为综合物流园区、区域物流中心和物流配送中心三个层面，其总体布局为“三个园区，四个中心，若干配送中心”。“三个园区”为前湾港综合物流园区、胶州湾国际物流园区、城阳综合物流园区；“四个中心”为空港物流中心、王台物流中心、胶南临港物流中心、红岛出口加工保税物流中心。

四、停放车系统规划

1、规划策略

形成以路外停车设施为供应主体、路内停车为补充的停车系统；结合老城区改造，适度提高各类建筑物的配建标准，采用占地少的立体停车场和地下停车场。新建项目严格按配建标准配建停车位；在老城区结合路外停车场建设，逐渐降低路内停车比重，节省道路资源；

在新城区可利用空闲的道路空间适当设置路内停车泊位;城市中心区考虑路网容量和用地要求，适当控制停车泊位供应，开放部分尚未充分利用的配建停车场，发展停车诱导管理系统，提高停车场利用率；在交通枢纽、主要进出城市干道入口、重要的轨道交通换乘站规划大型公共停车设施，方便人们换乘公共交通进入市区。

2、公共停车场规划要点

2020 年青岛市区停车需求总量为 145 万个，其中社会停车需求总量为 21.7 万个；公共停车场服务半径控制在 300 米以内；中心区内的社会停车场库应该遵循布局均匀、规模适中的原则，以 150—200 车位为宜，一般不超过 300 车位，外围区和新区，可以根据需求适度规划大容量的社会停车场库；中心区用地紧张，宜多采用立体车库和地下车库，外围区、新城区和大型综合客运枢纽多采用地下和平面车库。

五、交通管理系统规划

1、交通需求管理规划（TDM）

采取灵活机动的票制票价、差别化停车收费等经济手段和采取在高峰时段限制部分机动车进出市中心区、鼓励使用公共交通、错时上下班、弹性工作制、单位轮休公休、明确路权等行政及法律手段，引导和调节城市交通需求的时空分布。

2、交通系统管理规划（TSM）

按规划落实高等级公交专用道、普通公交专用道和公交信号优先等设施的建设和管理；梳理优化既有的单向行驶系统和禁货禁摩道路。结合货运通道的建设，加强对货运车辆的管理，减少扰民现象；逐步扩大禁止摩托车行驶的区域。

3、智能交通系统规划（ITS）

青岛市智能交通系统由“一个平台、六个系统”组成。“一个平台”是指青岛市交通综合信息平台，“六个系统”包括出行综合信息服务系统、交通控制与管理系统、交通监控与道路设施管理系统、公共交通运行管理系统、停车信息系统、货物运输信息管理系统。

第五部分 近期建设导引

一、公共交通建设导引

近期交通设施建设应加强大容量公共交通设施的建设，引导交通方式结构的转变。

1、加快轨道交通建设规划和一期工程的前期论证和报批工作，尽快启动建设轨道交通一期工程，力争利用五年左右的时间建成一条轨道交通运营线路。一期工程应选择对缓解老城区道路交通压力和缩短南北出行时间收效明显、客流需求量大的线路，适建规模为 20—40 公里。当运营线路采用不同线的组合方式时，应充分考虑与后期建设线网的运营衔接。

2、利用胶州湾高速公路等快速道路开辟 8 条快速公交线，重点加强青岛、黄岛、红岛（城阳）之间的快速公交联系。

3、在轨道交通和快速公交线路尚未覆盖的客流走廊，建设 3 条高等公交专用道，分别为山东路—重庆路、福州路—重庆路和威海路—鞍山路和辽阳路。

4、结合以上大容量快速公交线路建设，建设 8 处客运换乘枢纽。

5、完善公交停车保养场建设，加强首末站建设。

二、道路系统建设导引

1、在近期青岛城区道路建设中，应首先弥补快速路网和主干路网中存在的结构性缺陷，均衡流量分布，缓解交通拥堵。

应尽快在老城区西部建设南北向快速路，将隧道连接线与鞍山路快速路和胶州湾高速公路接通，解决过境交通对前海风景区和城市中心区的绕行穿越问题，与其他快速道路形成相对系统的快速骨架雏形。

完善中北部地区的纵横向道路系统，加快李沧、四方及铁路青岛北站周边地区的土地功能调整，推进环湾地区发展，缓解纵向干道的交通压力。

在李沧、崂山等部分新开发区域加强路网建设，引导城市快速发展。

打通断头路、改造有缺陷的交叉口，提高道路网络的系统功能。

2、加快红岛高新区及相关道路建设，推进拥湾战略实施。近期应注重骨架道路建设以及与大桥连接线、青岛城区干道网之间衔接道路建设，将穿越城阳中心的过境交通适当外移。

3、加强和完善前湾港疏港集疏运通道建设，重点完善港口北部的疏港道路系统，适应港口发展，实现疏港交通与城市交通有机分离。

4、按“公交路权优先、兼顾小汽车通行”的原则改造一批道路，改善公交道路通行条件，提高公交运行车速。

三、对外交通设施建设导引

1、公路建设：结合青岛—龙口、青岛—威海、青岛—兰州（济青南线）等高速公路、滨海公路北段连接线的建设，重点完善其相关对外衔接工程，突出青岛对半岛城市群和周边省市的辐射、拉动作用，加强与国家公路网的有效连通。将过境交通向城市外围引导。结合铁路北站建设和红岛城区开发建设汽车客运站。

2、铁路建设：结合机场总规编制和机场扩容方案研究，设专题尽快研究确定铁路青岛北站以北铁路进线方案；启动铁路青岛北站建设；完成胶黄铁路复线电气化改造。

3、机场建设：抓紧研究确定机场扩容方案。规划按原址扩容控制用地，近期控制区内不再扩大建设规模，为青岛机场未来发展提供更多选择。

4、港口建设：前湾港区、董家口港区是港口建设的重点，近期建设前湾南岸集装箱码头、外航道浚深、董家口港区公共设施等项目，搞好国家青岛铁路集装箱中心站在前湾港区内的配套设施建设。

第六部分 实施保障措施

一、完善交通管理体制与法制

1、坚持统一领导和专业管理相结合，加快完善城市交通的地方法规和政府规章；建设协调、统一、有效的交通管理体制和法制，保证实施目标的实现。

2、在本规划的指导下，组织编制交通近期建设规划、道路网规划、交通管理规划、疏港交通规划等专项规划，系统研究确定各条快速路和相关立交的设计方案，加强交通数据库的研究和维护。

二、促进公交优先发展的政策措施

加大对公共交通的投资力度;形成完善的费用评价机制和财政补贴机制;完善票制票价，组建独立的 IC 卡票务公司；利用划拨方式落实公共交通设施建设用地；切实推进公交路权优先；构筑完备的地方性公共交通法规、技术标准和政策体系；实现公交站场同公交运营相分离；加强行业统一管理，对线路班车实行公交化、公司化改造；推进公共交通信息化、智能化建设；加强宣传引导，树立绿色交通出行理念。

三、其他措施

严格控制与港口、机场、铁路、高等级公路、轨道交通等区域性和市域性重大基础设施相关的岸线、走廊、场站等用地范围内的其他工程建设，保障重大设施规划的顺利实施。

加强交通设施的环境保护措施，对交通建设项目进行环境影响评价；尽快推行规模以上建设项目交通影响评价制度。