

宁河现代化综合立体交通网规划（2022—2035 年）

征求意见稿

宁河区交通局

2024 年 8 月

目 录

一、项目背景 - 1 -

 （一）规划背景 - 1 -

 （二）规划范围及年限 - 1 -

 （三）规划依据 - 2 -

二、现状分析 - 4 -

 （一）基本情况 - 4 -

 （二）铁路系统 - 4 -

 （三）干线公路 - 6 -

 （四）县乡公路 - 9 -

 （五）公交系统 - 10 -

 （六）航空、水运系统 - 11 -

 （七）交通运行 - 14 -

 （八）问题 - 15 -

三、发展趋势与目标 - 18 -

 （一）指导思想 - 18 -

 （二）发展趋势 - 18 -

 （三）规划目标 - 19 -

四、系统规划 - 24 -

 （一）对外交通 - 24 -

(二) 内部交通	- 28 -
(三) 智慧、绿色交通	- 50 -
五、 近期建设	- 52 -
六、 保障机制	- 53 -
(一) 加强党的领导，强化统筹对接	- 53 -
(二) 加强规划实施，健全推进机制	- 54 -
(三) 加强要素保障，完善政策支持	- 54 -
附表	- 55 -
1、规划高速公路一览表	- 55 -
2、规划普通国省道一览表	- 56 -
3、规划县道一览表	- 57 -
4、“十五五”期间近期建设项目库	- 59 -
附图	- 61 -
1、 铁路系统规划图	- 61 -
2、 轨道系统规划图	- 61 -
3、 高速公路系统规划图	- 61 -
4、 公路系统规划图	- 61 -
5、 近期建设项目分布图	- 61 -

一、项目背景

（一）规划背景

为贯彻《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050 年）》和《天津市贯彻落实〈国家综合立体交通网规划纲要〉实施方案》，适应宁河区新一轮国土空间总体规划发展，新时期宁河提出了“三个确保”目标和“一海一城、两区两带”任务举措，综合交通作为重要支撑和推动力，需要对标“一海一城、两区两带”等发展任务对综合立体交通进行优化、统筹和协调落实。落实现代化高质量发展理念，优化与生态、永久基本农田等资源关系。经宁河区人民政府批准，决定开展宁河现代化综合立体交通网规划编制工作，以新的理念和思路重新审视交通问题，探索新的对策。

1. 落实一带一路战略

随着“一带一路”国家战略实施，天津作为重要节点和海陆交汇点，面向国际、国内双向开放格局的需求不断强化。宁河迎来参与全球竞争合作的机遇和挑战，宁河需要重点构建与京津冀地区港口、机场、铁路等国际交通枢纽的便捷联系和相关口岸通关便利程序。

2. 深度融入京津冀协同战略

宁河是天津市京冀“飞地”最多的区域，在京津冀协同发展国家战略背景下，宁河变“飞”为宝，实施“飞地协同”，突出深度融合、深度协同。亟需依托交通区位优势重构综合交通运输体系，以全面深度融入京津冀一体化，推动宁河高质量发展。

3. 协同国土空间规划编制

新一轮国土空间规划已经在编制，宁河急需在资源环境紧约束要求下，优化综合交通体系，支撑对国土空间发展的战略引领和刚性管控作用。同时也为交通建设发展创造有利条件。

（二）规划范围及年限

- 规划范围：宁河行政区范围（含芦台农场、清河农场、潘庄农场）1296

平方公里。

➤ 内容范围：根据市区两级政府在交通领域的责权，本次重点对市级的公路、铁路、轨道提出区的建议，对区级的公路、水运（客运）、公交、道路等提出方案。

➤ 研究范围：北京、天津、唐山地区

➤ 规划年限：2022—2035 年，近期至 2025 年，远期至 2035 年。

（三）规划依据

1. 相关规范、标准

《中华人民共和国城乡规划法》

《中共中央、国务院关于进一步加强对城市规划建设管理工作的若干意见》

《省级国土空间规划编制指南》

《市级国土空间总体规划编制指南》

《城市综合交通体系规划标准》（GB/T51328-2018）.

《城市公共交通分类标准》（CJJ/T114-2007）

《城市道路工程设计规范》（CJJ37-2012）

《城市轨道交通线网规划编制标准》（GBT50546-2009）

《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》

《城市停车场规划导则》

《城市综合交通体系规划编制导则》

地方有关法规与行政规章

2. 相关规划

《国家综合立体交通网规划纲要》

《国家公路网规划》2022 年

《京津冀核心区铁路枢纽规划》（2016—2030 年）

《天津市综合立体交通网规划》（意见征求意见稿）

《天津市国土空间总体规划（2021—2035 年）》（报审稿）

《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的

建议》

《宁河区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的建议》

《宁河区国土空间总体规划（2021—2035 年）》（意见征求稿）

国家、天津、宁河、唐山相关交通专项规划、十四五规划

规划范围内各相关控制性详细规划

二、现状分析

（一）基本情况

宁河区位于京津冀发展最快、经济结构最优、最发达的地区，有着优越的地理经济区位，地处京津冀综合交通最发达的中心。宁河从西向东分别位于津（滨）城的都市区、近郊区、远郊区不同的发展圈层。宁河区人口规模发展基本稳定，主要集中于宁河城区和七里海南侧地区，北部乡镇人口分布相对较少。目前，宁河区的工业化发展进入中期到成熟期过渡阶段，高端服务业发展相对滞后，服务业的区域性特征不显著。此外，宁河区具有特色鲜明的生态特征，为打造宜居宜业宜游生态美丽城区提供了坚实基础。

目前，宁河区产业结构不断优化，经济快速增长，居民生活水平快速提高；2022 年户籍人口 41.07 万人，区内实现地区生产总值 323.51 亿元，一般公共预算收入 14.5 亿元，居民人均可支配收入增速高于经济增速^[1]，货运交通持续增长，货运交通支撑产业发展，已经形成由普通铁路、高速公路、普通干线公路、县线公路组成的综合交通网络体系。

（二）铁路系统

硬件设施层面，宁河现状主要铁路有两条正线、一条支线；其中，正线为津秦客专、津山线，支线为汉南支线。

津秦客专又名津秦高速铁路，是一条连接天津市与河北省秦皇岛市的高速铁路，是国家中长期铁路网规划中的一部分，并与京哈铁路秦沈段相连。津秦客专设计速度 350 千米/小时，于 2008 年 11 月 8 日正式开工建设，2013 年 12 月 1 日正式投入运营。

津山线由天津至山海关，是天津铁路的东北通路，承担天津港与冀东、东北地区的货物交流和普通客运；设计时速 160 千米/小时，为 I 级双线国家普通铁路。

汉南支线为支线铁路，国铁 I 级铁路，单线。

^[1] 数据来源：天津统计年鉴 2023，<https://stats.tj.gov.cn/>

车站仅有普通铁路津山线上的芦台站，为三等站，区内无高铁（城际）客运站，未能便捷融入“轨道上的京津冀”，对现代化交通出行支撑不足。

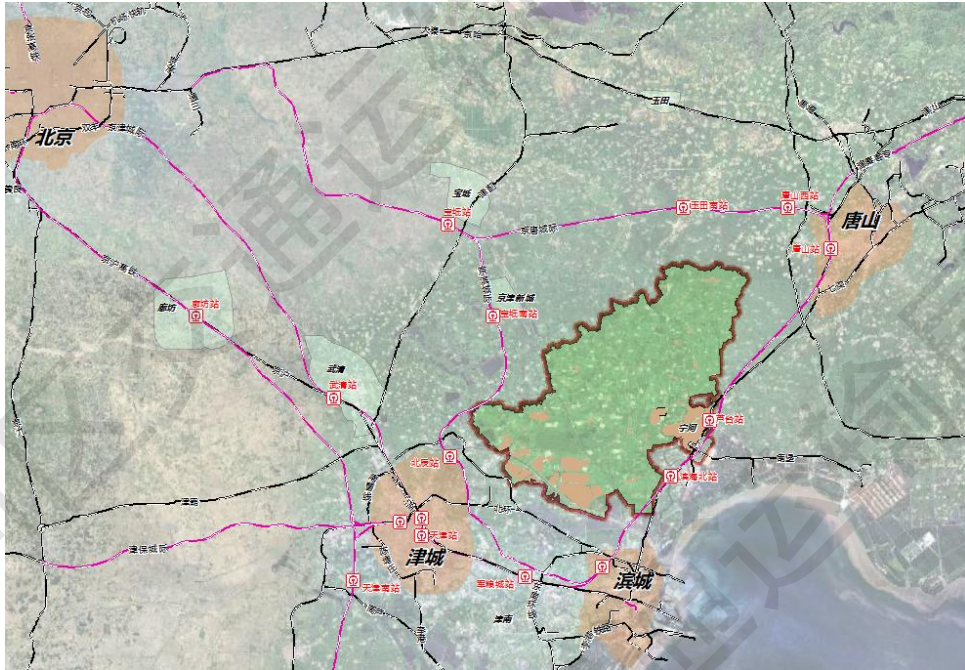


图 1 区域铁路客运线线位示意图

在运输服务层面，主要以长途快速普通列车为主，尚没有动车服务，因此，虽然可以实现与邻近京津冀核心城市天津、唐山的通达，但在时间、时长上难以满足通勤、商务快速出行的需求，例如，芦台至天津站，全天有 6 个车次，最快的需要 65 分钟，一般在 80 分钟；芦台至唐山站，全天有 3 个车次，最快的需要 30 分钟，但集中在下午和傍晚，与出行“早出晚归”的规律不匹配。

表 1 芦台站时刻表

车次	始发站	中间站	到站时间	离站时间	终点站	终到时间
K973	哈尔滨西	芦台	6:20	6:24	襄阳	9:35
K976	哈尔滨西	芦台	6:20	6:24	襄阳	9:35
K2285	长春	芦台	6:43	6:45	昆明	6:08
K2288	长春	芦台	6:43	6:45	昆明	6:08
K937	牡丹江	芦台	7:31	7:33	石家庄	13:38
K940	牡丹江	芦台	7:31	7:33	石家庄	13:38
K47	齐齐哈尔	芦台	10:47	10:59	杭州	8:54

K50	齐齐哈尔	芦台	10:47	10:59	杭州	8:54
K188	上海	芦台	13:09	13:12	沈阳北	23:23
K189	上海	芦台	13:09	13:12	沈阳北	23:23
K1449	牡丹江	芦台	17:23	17:25	烟台	9:42
K1452	牡丹江	芦台	17:23	17:25	烟台	9:42
K1391	佳木斯	芦台	19:27	19:29	烟台	10:14
K1394	佳木斯	芦台	19:27	19:29	烟台	10:14
2602	秦皇岛	芦台	20:30	20:32	大同	6:37
2603	秦皇岛	芦台	20:30	20:32	大同	6:37
K978	西宁	芦台	21:21	21:33	齐齐哈尔	17:41
K979	西宁	芦台	21:21	21:33	齐齐哈尔	17:41
K187	沈阳北	芦台	21:36	21:59	上海	15:58
K190	沈阳北	芦台	21:36	21:59	上海	15:58
K938	石家庄	芦台	22:12	22:14	牡丹江	21:18
K939	石家庄	芦台	22:12	22:14	牡丹江	21:18

车次	出发站 到达站	出发时间 到达时间	历时
K2288	芦台 天津	06:45 08:34	01:49 当日到达
K940	芦台 天津	07:33 08:57	01:24 当日到达
K50	芦台 天津	10:59 12:04	01:05 当日到达
K1452	芦台 天津	17:25 18:41	01:16 当日到达
K1394	芦台 天津	19:29 20:36	01:07 当日到达
K190	芦台 天津	21:59 23:12	01:13 当日到达

车次	出发站 到达站	出发时间 到达时间	历时
K189	芦台 唐山	13:12 13:44	00:32 当日到达
K979	芦台 唐山	21:33 22:02	00:29 当日到达
K939	芦台 唐山	22:14 22:43	00:29 当日到达

图 2 芦台站至唐山、天津列车时刻示意图

（三）干线公路

目前宁河区高速公路通车里程 188.7 公里，人均里程 4.77 公里/万人，远远高于全市平均值（1.01 公里/万人）。国省道通车里程 261 公里，人均里程 6.627 公

里/万人，高于全市平均值（2.20 公里/万人）。

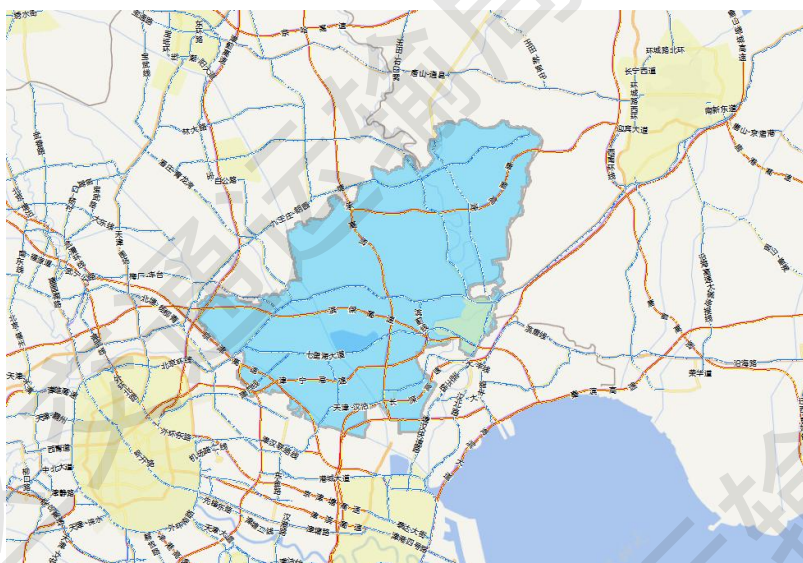


图 3 区域高速公路和国道现状分布图

天津永定新河、潮白新河、蓟运河、还乡河等几条大河道均途经宁河区，对陆路的公路交通通道产生了影响。宁河城区西侧有国道 205、国道 112、津芦、津汉等多条东西向国省道，但城区东侧仅一条国道 205 与唐山方向进行联系，国道 205 还在城区范围内通过，过境交通与城市交通矛盾大，过境交通对城市运行产生较大干扰。

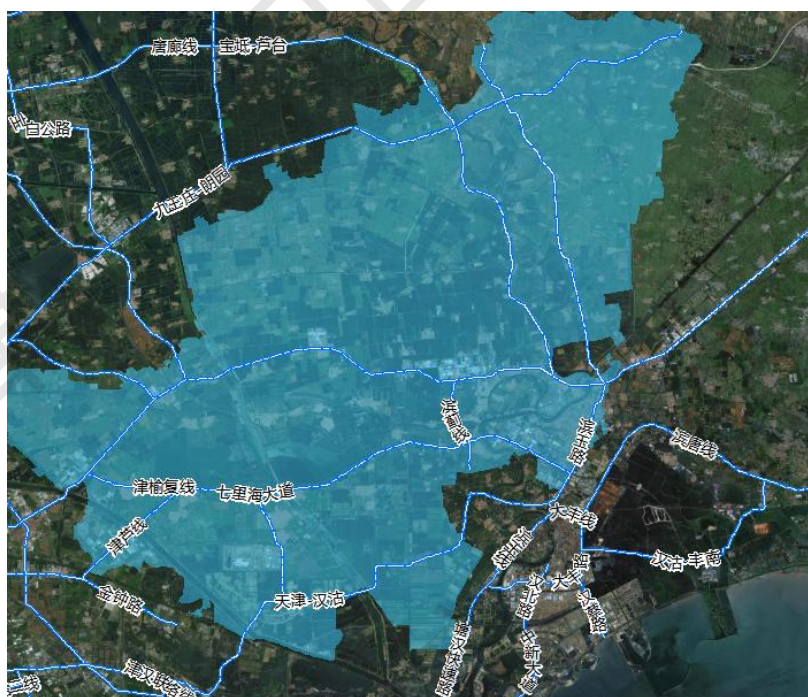


图 4 现状国省干线线位图

现状高速公路通道层面，宁河与天津津城、北京、唐山、蓟州方向有了便捷

的高速通道。宁河城区与南侧相邻的滨海新区距离相对较近，但是通行的平均车速却相对较低，主要原因是津宁与塘承高速之间尚未形成互通，影响了宁河城区与滨城之间的快速联系，而海滨大道虽然是高速公路，但该通道作为主要的集疏港通道，通行压力较大，宁河与滨城之间交通联系利用率较低；与北侧相邻的玉田之间高速通道需要绕行，与普通通道相比，无显著的时间成本优势。

现状普通干线公路层面，宁河城区与蓟州区之间缺少平行于高速的普通非收费通道，仅有一条滨玉线，非直线系数较大。与滨城之间衔接通道的路况还有待提升，与津城的卫国道、志成道等快速路系统之间没有顺畅衔接。

表 2 宁河开发区与周边区县高速、普通干线通道距离时间表

各区县	宁河开发区								
	直线距离 (km)	高速通道（快速路）				普通干线			
		非直线系数	实际出行距离 (km)	实际出行时间 (min)	平均车速 (km/h)	非直线系数	实际出行距离 (km)	实际出行时间 (min)	平均车速 (km/h)
滨海新区	37	1.49	55	55	60.0	1.22	45	65	41.5
津南	60	1.33	80	60	80.0	1.28	77	120	38.5
武清	67	1.28	86	75	68.8	1.13	76	110	41.5
宝坻	62	1.40	87	80	65.3	1.26	78	110	42.5
蓟州	90	1.28	115	90	76.7	1.29	116	170	40.9
玉田	65	1.57	102	90	68.0	1.18	77	100	46.2
曹妃甸	55	1.38	76	65	70.2	1.05	58	75	46.4

未来科技城位于永定新河、津唐运河、新开河—金钟河等河流两侧，同时也位于京津高速公路、宁静高速公路、津宁高速公路、长深高速公路等通道的两侧，由于区域间通道发展滞后，重要跨越阻隔的通道实施程度低，跨河、跨高速等干线通道较少，与天津重点发展的津城、滨城及两者之间的津滨走廊地区的联通道能力不足。

表 3 未来科技城与周边区县高速、普通干线通道距离时间表

各区县	未来科技城								
	直线距离 (km)	高速通道				普通干线			
		非直线系数	实际出行距离 (km)	实际出行时间 (min)	平均车速 (km/h)	非直线系数	实际出行距离 (km)	实际出行时间 (min)	平均车速 (km/h)
滨海新区	35	1.34	47	40	70.5	1.40	49	78	37.7
津南	34	1.21	41	52	47.3	1.53	52	75	41.6
武清	38	1.45	55	57	57.9	1.21	46	72	38.3
宝坻	55	1.20	66	60	66.0	1.27	70	90	46.7
蓟州	90	1.17	105	80	78.8	1.22	110	160	41.3
玉田	80	1.63	130	100	78.0	1.28	102	150	40.8
曹妃甸	90	1.24	112	85	79.1	1.11	100	130	46.2

（四）县乡公路

宁河现状县道 116 公里，路网密度 0.08 公里/平方公里，乡道 962 公里，路网密度 0.68 公里/平方公里。

受到河道、湿地保护区等限制，宁河与武清、宝坻、静海和蓟州等天津外圍区相比，宁河区的县道、乡道规模偏低，宁河的县道密度仅是其他区县的 55%~75%。

现状乡道 6 米以上路面占比 61.9%。全区各镇和建制村通硬化路率 100%，达到每个建制村内至少有一条贯通硬化路，辖区内乡镇通三级及以上公路比例 100%；较大人口规模自然村（组）通硬化路比例 100%。

表 4 2021 年五区县乡道公路情况统计表

	宁河	武清	宝坻	静海	蓟州
长度（公里）/密度（公路/平方公里）					
县道	116/0.08	256/0.16	126/0.08	137/0.09	237/0.15

乡道	962/0.68	1917/1.22	1736/1.14	1582/1.07	2478/1.56
比例（%）					
县道	7.69%	10.10%	5.73%	6.57%	7.73%
乡道	63.79%	75.65%	78.91%	75.84%	80.80%

（五）公交系统

宁河区与天津市域外城市的联系主要依靠客运班车来实现。现状宁河区内有一处客运站，为芦台客运站，每日经停及始发线路有 14 条，其中始发线路（50km 范围内）5 条，共 29 班（去往唐山共 20 班），经停线路 9 条共 9 班^[2]。宁河区现状公交设施可以满足基本的对外出行。



图 5 宁河客运班车线路示意图

宁河区与天津市其他区以及宁河区内部的联系主要依靠常规公交来实现。现状宁河区常规公交线路约有 53 条，其中与宝坻客运站、汉沽客运站、天津站等枢纽站联系的线路有 9 条；区域内部常规公交线路有 44 条^[3]。现状宁河区常规公交已基本形成城际公交、城乡公交、城区公交、支线公交多层次公交线网。线路实现乡镇全覆盖，农村基本覆盖，部分乡镇可直达津城。

^[2] 数据来源：网络数据整理而来

^[3] 数据来源：基于现状路网数据通过地图爬取技术获得

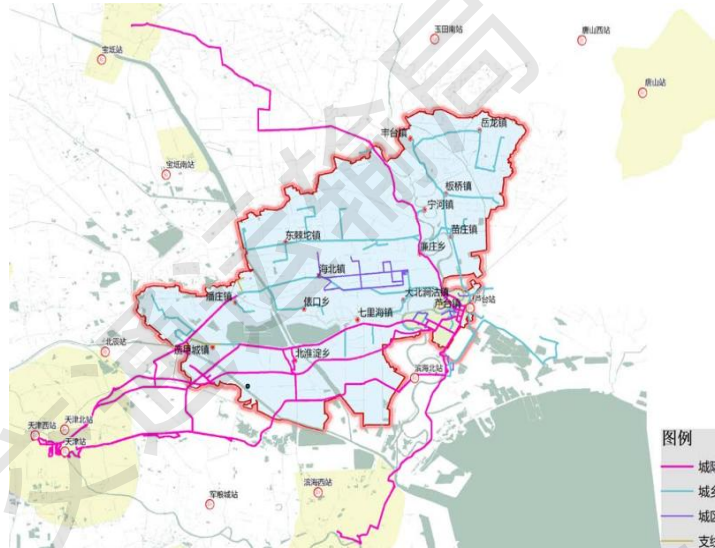


图 6 常规公交线路图

（六）航空、水运系统

宁河区没有港口与机场，主要依靠周边的天津港、曹妃甸港和天津滨海国际机场、唐山机场、北京机场和大兴机场来提供航空和水运服务；境内的蓟运河等水运服务也断航多时。

宁河城区与周边的港口、机场之间由于距离比较近，主要依靠公路运输，目前基本实现了高速和普通道路的双联通，除部分路段拥堵外，整体交通服务尚可。

表 5 宁河开发区距离港口、机场主要连接方式与时长

名称		等级	现状时长	直线距离
港口	天津港	国际港	滨保—秦滨高速，45km，40min	33km
	曹妃甸港	能源港	秦滨—唐曹高速，94km，75min； 滨唐公路—唐曹高速，80km，80min	68km
机场	天津机场	4E 级国际机场	津宁—外环调整，67km，60min，	45km
	唐山机场	4C 级支线机场	长深—机场路，65km，53min	46km
	北京机场	4F 级国际机场	滨保—京津高速，168km，120min	132km
	大兴机场	4F 级国际机场	滨保—京津高速，160km，130min	124km

存在问题的是宁河城区与天津港主要通过滨保高速—海滨大道绕行，普通干线通道则需要穿越滨城核心区的部分区域。

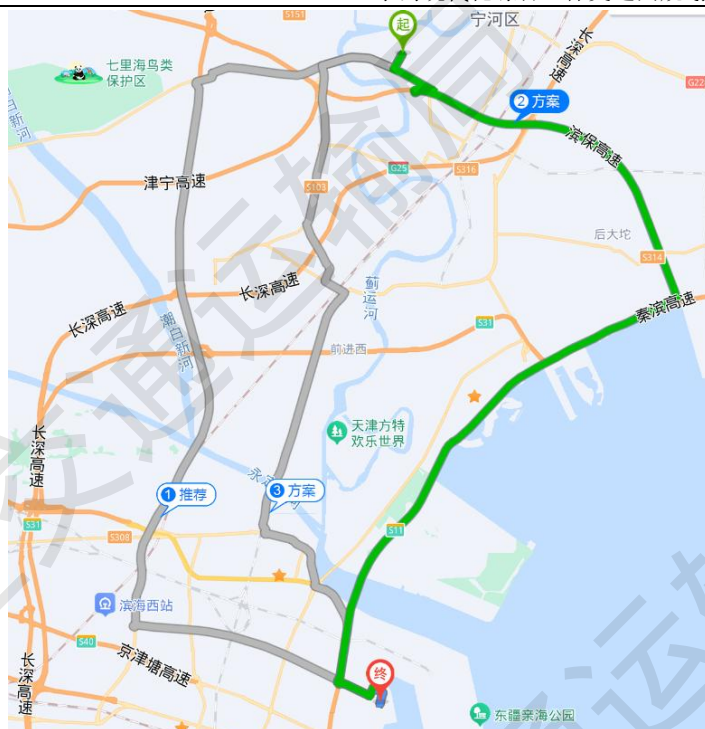


图 7 宁河老城至天津港通道示意图

表 6 未来科技城距离港口、机场主要连接方式与时长

名称		等级	现状时长	直线距离
港口	天津港	国际港	京津高速，56km，65min	30km
	曹妃甸港	能源港	津宁—唐曹高速，128km，90min；	95km
机场	天津机场	4E 级国际机场	赤海路—津汉公路，20km，30min，	14km
	唐山机场	4C 级支线机场	津宁—长深高速，109km，75min	73km
	北京机场	4F 级国际机场	京津—东六环，135km，90min	115km
	大兴机场	4F 级国际机场	京津—首都环线，130km，90min	95km

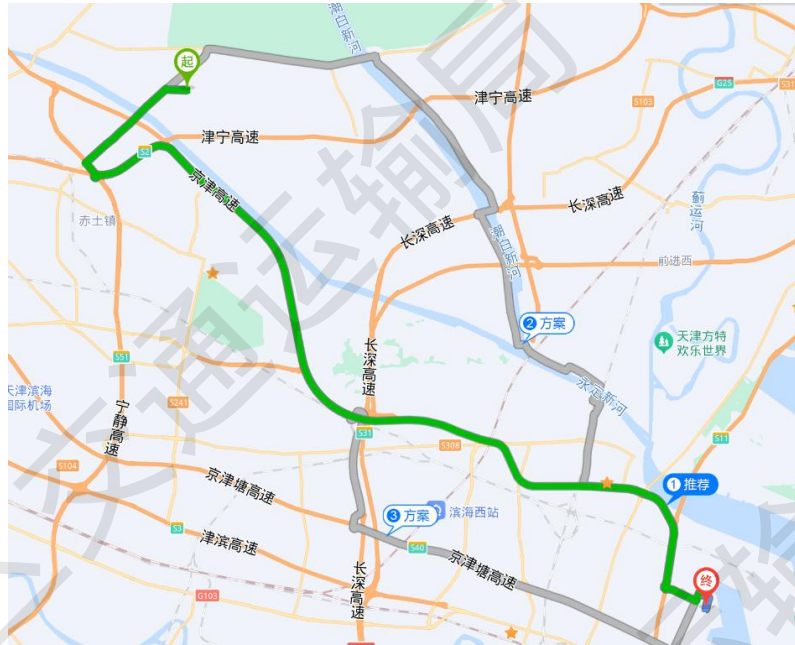


图 8 未来科技城至天津港通道示意图

未来科技城与天津港之间的主要通道共两条，一是京津高速直接进港，二是通过潮白河与永定新河的河堤路，道路等级相对较低，通行时效较差。

宁河区的水系发达。形成永定新河、潮白新河、蓟运河与还乡河四条水系贯通南北的区域明晰的主线。主河道水面宽基本在 100 米以上，干线河流共有桥梁 40 余座，新建桥梁基本预留通航条件，少量部分平桥影响通航条件。

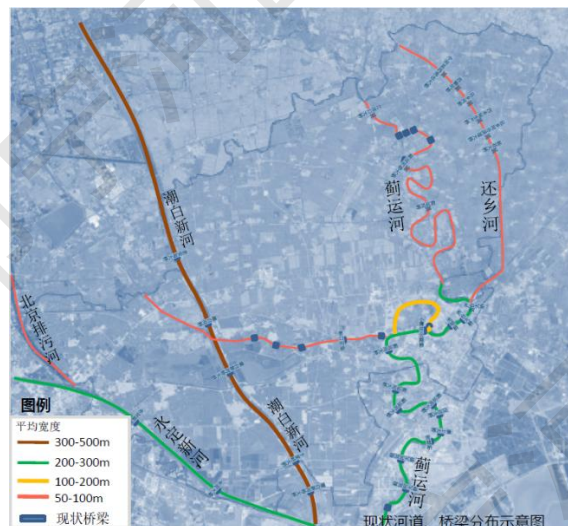


图 9 现状水面宽度及桥梁分布示意图

潮白新河 1950 年开挖，肩负着为天津市北部地区排沥汛期积水的重任。资源特色明显，贯穿特色村庄水系农田，农业旅游特色明显；蓟运河古代为京都周边重要漕运河道，唐朝到民国时期前后，具备航运功能，近年随着公路、铁路发

展，货运功能逐渐取消。

宁河文化旅游资源丰富，蓟运河—七里海地区文化旅游资源众多，形成天尊阁、七里海及汉元遗址区等文化资源节点，2017 年前，七里海地区每年接待 200 万游客。



图 10 现状人文资源分布示意图

（七）交通运行

2021 年宁河区机动车千人拥有量为 194.5 辆/千人，低于天津平均 317 辆/千人，还处于机动化中期，未来还有大的增长空间。

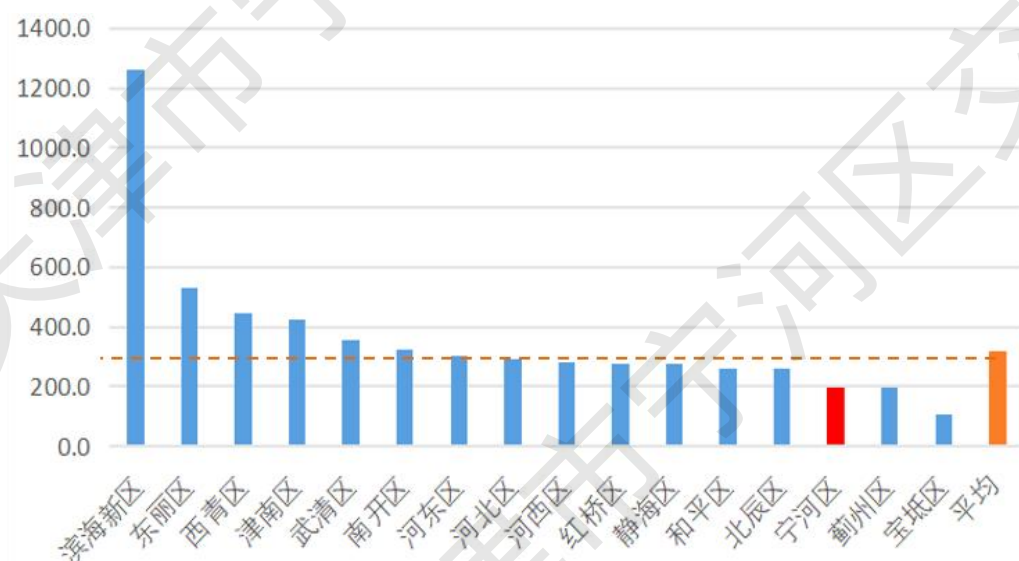


图 11 2021 年天津市各区机动车千人拥有量

根据 2019 年天津市高速公路及干线公路服务水平调查，宁河地处天津东北部门户，主要公路交通压力大，普通公路交通压力大于高速公路。

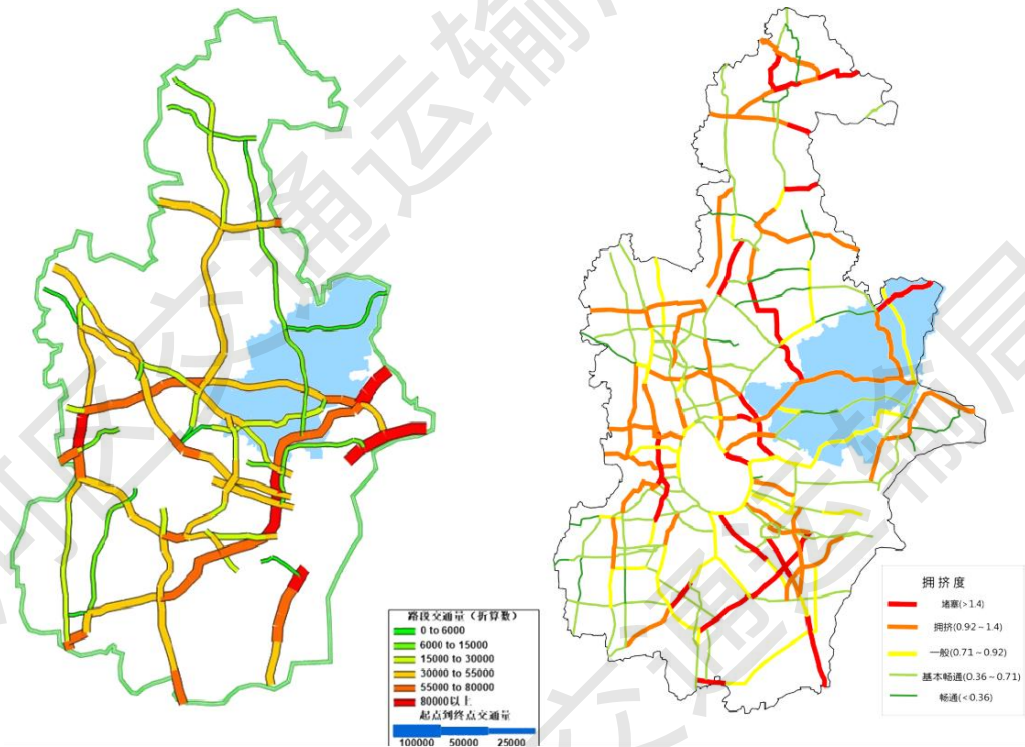


图 12 2019 年天津市高速公路及干线公路服务水平图

（八）问题

1. 交通廊道不完善

研究表明，城市群区域核心城市的放射交通通道对沿线中小城市的带动作用明显。京津冀地区最主要的交通走廊是京津塘走廊，带动了沿线的廊坊、武清等地区的快速发展。与宁河相关最重要的走廊是津唐走廊，该走廊分成两段，津宁段交通走廊交通设施有了一定的发展，但宁唐段交通走廊发展略显滞后，在交通方式、交通层次等方面需要加快完善。

表 7 京津塘与津唐走廊交通设施比较表

走廊	京津塘	津唐走廊
高速公路	1993 年京津塘高速通车 2006 年京沪高速通车	2003 年唐津高速通车 2011 年津宁高速通车

	2008 年京津高速通车	
高速铁路	2011 年京沪高铁通车	2013 年津秦高铁通车
城际铁路	2008 年京津城际通车， 目前形成三通道	

2. 综合交通供应不充分

通过分析 2015—2019 年京津冀地区各运输方式客货运量，可以发现京津冀已经进入综合交通快速发展阶段，客运进入铁路、航空大发展阶段，货运进入铁路、公路大发展阶段，多式联运趋势明显。

表 8 2015—2019 年京津冀地区各运输方式客货运量^[4]

运输方式	京津冀客运			京津冀货运		
	2015 年客运量 (万人次)	2019 年客运量 (万人次)	同比增速	2015 年货运量 (万吨)	2019 年货运量 (万吨)	同比增速
公路	107712	92076	-14.52%	228405	285844	25.15%
铁路	26581	33100	24.53%	27224	37159	36.49%
水路	4.54	1.19	-73.79%	14452	13115	-9.25%
航空	9033	12100	33.95%	168.6	176.58	4.73%

宁河区客货运输中公路占绝对主导地位。铁路、港口、航空等运输没有得到充分发挥。铁路运输服务难以满足宁河发展需求，南侧滨海新区已经基本步入高铁时代，而宁河区与部分高铁站缺乏快速的交通接驳，现状铁路通达范围有限，现状芦台站每日仅 18 车次列车，至天津需 1 小时 15 分钟，至北京 3 小时 20 分钟，通达 15 个城市共 10 个省份，主要为基本普惠服务。以津城为中心的 25km、50km 范围内，宁河界内尚无轨道交通；宁河边界 10km 处开始新建市域轨道 Z4 线和津山铁路，宁河区距离轨道虽近但是难用。

^[4] 数据来源：国家数据（stats.gov.cn）

3. 公路快速网基本成型，基础网有待优化

与武清、宝坻、静海、蓟州等相比，宁河区公路总规模偏低，县道、乡道规模偏低。高速公路以东西向为主，缺少西南—东北方向主通道。部分核心节点不互通，影响使用。

表 9 2021 年五区县公路情况

区道	宁河	武清	宝坻	静海	蓟州
长度（公里）/密度（公路/平方公里）					
国省道	430/0.30	361/0.23	338/0.22	367/0.25	352/0.22
县道	116/0.08	256/0.16	126/0.08	137/0.09	237/0.15
乡道	962/0.68	1917/1.22	1736/1.14	1582/1.07	2478/1.56
总密度	1.07	1.61	1.44	1.41	1.93

4. 公交基本出行满足，商务出行待提升

宁河区常规公交基本已经形成了城际公交、城乡公交、城区公交、支线公交四个层次，实现了乡镇全覆盖，农村基本覆盖，部分乡镇可以直达津城。但从未来发展需求看，现状公交线路达而不快，能够满足基本出行，商务出行有待提升。此外，宁河城区公交枢纽特征明显，而未来科技城还未显现；为产业服务的“定制公交”等新型公交有待发展；“交邮融合”等方面还没有起步。

三、发展趋势与目标

（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精神，深入贯彻习近平总书记关于交通运输重要论述和对天津工作“三个着力”重要要求，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，牢牢把握交通发展新时代特征，牢牢把握交通“先行官”定位，深入推进“新宁河”建设，更加注重交通运输发展质量效益，更加注重设施服务一体融合，更加注重创新驱动、服务大局、面向未来，全面建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，为城市经济社会高质量发展提供坚强支撑。

（二）发展趋势

根据宁河区国土空间规划，未来宁河区的入口还将有大的增长，将从现状常住人口 40.8 万人增长到规划的 60 万人。未来人口将向宁河城区和未来科技城地区集中，向“津城”、“滨城”都市圈靠近，城镇化率达 68%。

从宁河区空间结构发展趋势来看，重点发展宁河城区和未来科技城地区，强化区域协同与宁河双城带动。

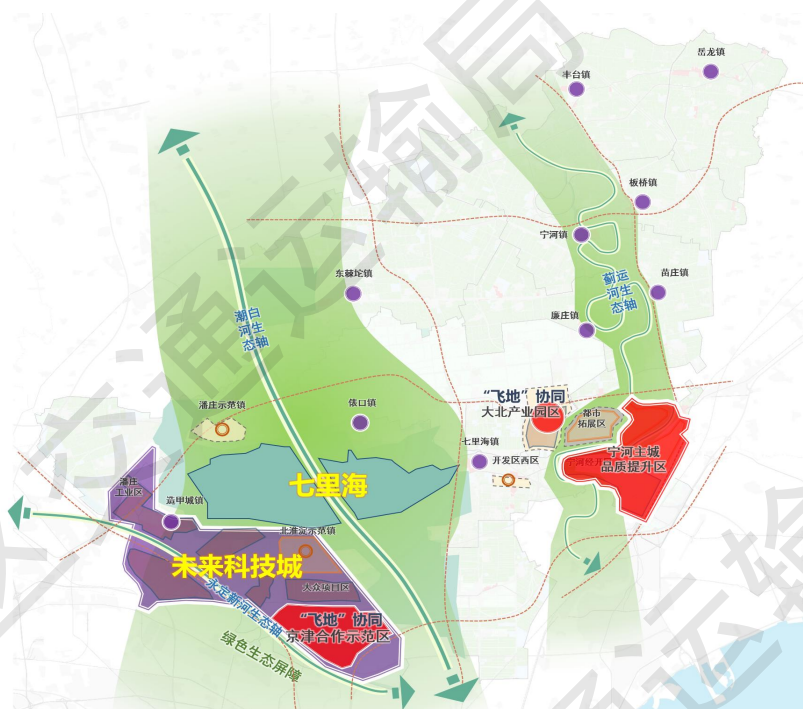


图 13 宁河城镇村总体空间结构

客运需求进入个性化、多样化、品质化发展阶段。城镇居民的公务、商务、旅游等出行率不断攀升，尤其是宁河城区、未来科技城等与津城、滨城、唐山、北京和周边区县的联系日趋紧密，内部交流更加频繁；津城、滨城都市圈轨道交通的建设运营进一步激发同城效应，中短途出行需求将大幅增加；居民对出行的舒适性和时效性要求持续提高，小汽车迅猛发展，传统班线客运量增幅不大，定制班车、私人机动化出行仍将保持快速增长趋势。

货运在轻质、高货值、小批量、多批次的货物运输需求激增。产业布局体系逐渐完善，经济发展规模、质量、效益和核心竞争力进一步提高；坚持创新驱动发展，打造现代化新宁河带来了产业结构的持续优化，对轻质、高附加值的货运需求激增；能源和产业结构升级，传统制造业发展瓶颈约束持续加大，大宗物资运输需求增速下降，快递物流运输持续提升。

（三）规划目标

1. 总体目标

通过建设京津冀重要交通枢纽节点、高质量交通设施、推进生态智慧绿色

出行示范，到规划期末基本建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为建设现代化新宁河提供保障。

2. 主要指标

(1) 时空通达目标

本次规划基于不同空间圈层交通需求分析，提出了“312 交通圈”的时空通达目标，即：

“3”——宁河区内，宁河主城与未来科技城，任意两点 30 分钟互达；

“1”——宁河区内，门到门 1 小时互达；

“2”——区域层面，京津冀主要城市，门到门 2 小时互达。

(2) 发展指标

根据具体的时空通达目标以及宁河区的综合交通规划的总体目标，从联通性、衔接性、出行体验以及交通设计等层面，提出具体的发展指标。

表 10 交通规划发展指标表

一级发展指标	二级发展指标	控制指标
让联通更畅达	枢纽多式联运	借势周边机场与港口，构建高快速系统为核心、干线网系统为基础的综合通道
	区域衔接一体	京津冀主要城市门到门 2 小时互达
让衔接更一体	津城、滨城交通同城化	与津、滨双城之间快速系统全面对接，实现 1 小时直连
	城乡更畅达	双城至农业产业园区、开发区、物流园区、3A 及以上旅游景区更便捷
	双城便捷直连	未来科技城和宁河城区实现多通道、多方式，30min 互达
让出行更生态	绿色交通优先	双城内部建立绿色交通系统，新能源公交比例达 100%
	水运系统提升	旅游特色交通有显著发展
让设计更精细	出行体验优化	城镇及建制村 10 分钟到公交站、城镇 15 分钟上高速公路
	设施品质改善	交通实施在品质上有显著改善

3. 发展战略

本规划着眼于总体规划目标与主要指标，提出“四大战略 10 大策略”。

❖ 枢纽提升战略

“枢纽提升战略”主要从内畅外达区域公路通道、共建共享国家高铁（城际）网络、提升统筹枢纽体系布局三个角度进行展开，旨在构建高效、便捷、安全的交通网络，提升宁河区在天津市、京津冀区域层面的交通枢纽节点地位。

策略 1：内畅外达区域公路通道

内畅外达区域公路通道是枢纽提升战略的重要组成部分，其核心目标是优化和完善区域内部的公路网络，实现区域内交通的畅通无阻，同时加强与外部区域的连接，提高区域间的通行效率。

主要包括优化公路网结构与布局、提升公路服务水平、加强跨区域连接，加强不同区域之间的联系，促进区域间的经济文化交流，提高整体的经济效益。

策略 2：共建共享国家高铁（城际）网络

共建共享国家高铁（城际）网络，旨在通过高铁（城际）的建设和运营，实现资源的高效配置和人员的快速流动。

首先，加快高铁（城际）建设，积极推进高铁（城际）线路在宁河区内的规划和建设，尤其是连接经济发达地区的高铁（城际）项目，缩小区域间发展差距。其次是优化高铁（城际）运营服务，提升高铁（城际）列车的运行效率和服务水平，实现高铁（城际）网络的高效运营，为旅客提供更加便捷舒适的出行服务。再次要推动高铁（城际）与其他交通方式的融合：加强高铁（城际）站点与城市公共交通、公路客运等其他交通方式的衔接，构建综合交通枢纽，实现多种交通方式的无缝对接。

策略 3：提升统筹枢纽体系布局

统筹枢纽体系布局是枢纽提升战略的关键环节，其目的是通过科学规划和合理布局，提高交通枢纽的综合服务能力和运行效率，促进区域经济的协调发展。

首先是科学规划交通枢纽，合理布局，确保交通基础设施与城市发展、产业布局相协调。其次是强化枢纽功能，提升交通枢纽的综合服务功能，如物流配送、信息服务、应急处理等，使其成为宁河区域经济发展的重要支撑。再次是推

动枢纽间的协同发展，加强不同枢纽之间的联系和合作，形成“双城”联动发展的格局，提高宁河区客运枢纽、货运枢纽体系的运行效率和服务水平。

❖ 都市深融战略

“都市深融战略”旨在通过无缝衔接都市轨道系统、深度融入津滨主城区内核、重塑城市道路网络品质等措施，推动宁河区的高质量发展和城市功能的全面提升。

策略 4：无缝衔接都市轨道系统

积极推动津宁市郊铁路等项目的规划建设，为人流、物流、产业流打通“快车道”，进一步提升宁河区的城市形象和生活品质。通过推动轨道交通的建设和完善，打破行政区划的限制，通过点对点、端对端的合作，确保交通网络的高效对接和无缝衔接，实现与天津市中心区域、滨海新区核心区的快速连接，从而加强区域内外的流动性和便捷性。

策略 5：深度融入津滨主城区内核

依托未来科技城、宁河老城等重要资源载体，积极加强交通联系，规划和建设关键的交通通道，西南方向串联起宁河城区—未来科技城—空港经济区—津城核心区；东南方向串联宁河城区—汉沽—中新生态城—海滨休闲旅游区—滨海新区核心区，形成一条强大的城镇发展带。不仅促进宁河区在物理空间上与津城、滨内核形成了紧密的连接，而且基础设施建设等方面实现了深度融合，共同推动了区域的协调发展和繁荣。

策略 6：重塑城市道路网络品质

提升宁河城区、未来科技城两个城区城市道路的质量和功能，通过提升道路功能、优化道路结构等主要措施，改善市政道路工程断面，修缮老城区背街里巷，提升城市的整体形象和居民的生活质量。

❖ 乡村振兴战略

综合交通乡村振兴战略可以通过健全便捷通达的农村路网和打造品质水运交通体系两个方面来进行规划和实施。

策略 7：健全便捷通达农村路网

优化路网布局，重点考虑到宁河区具有较大的农村地区的特点和需求，包括农田分布、居民点布局、旅游资源等，确保路网规划科学合理；新建和改造农村道路，提高路网的连通性和覆盖范围，确保每个乡镇都能通过硬化道路与主要交通干线相连；促进交通一体化，将农村路网与城市交通、公共交通系统相衔接，提供便捷的换乘服务，方便农村居民进入城市和其他地区，逐步建立起一个健全、便捷、通达的农村路网，为乡村振兴提供坚实的交通基础。

策略 8：打造品质水运交通体系

旨在利用宁河区丰富的水资源，开发水上交通网络，连接重要的乡镇和旅游景点；建设码头和停靠点，提供便捷的水上运输服务；整合水陆交通，建立水陆联运体系，实现水运与公路、铁路等其他交通方式的有效衔接，在重要的交通枢纽设置综合换乘中心，方便旅客转乘；发展水乡旅游，结合水运交通体系，开发水乡旅游资源，打造特色水上旅游项目。通过游船、水上活动等方式，吸引游客体验宁河区的水乡文化和自然风光。

❖ 公交提质战略

策略 9：构建多层一体公交线网

优化调整公交线网，形成更加合理、高效的公交网络，提升公交服务的可达性和便捷性；注重城乡公交服务的均衡发展，调整公交干线与支线，通过探索“公交+文旅”新模式，结合区域特色，提供更加多样化的公交服务，满足不同区域居民的出行需求。

策略 10：深化公交供给侧服务改革

坚持学好用好“两山论”，走深走实“两化路”，通过与文旅等内容的结合，提供更加丰富的出行选择，增强公交服务的吸引力。

四、系统规划

（一）对外交通

1. 铁路

突出天津市东北门户作用，实现宁河区与天津机场枢纽机场、唐山秦皇岛方向的高效通达，支撑宁河区高效融入“轨道上的京津冀”。

高速铁路（城际）层面，在国家高铁网基本稳定的情况下，依托区域城际高速铁路，争取环渤海城际铁路在宁河开发区设站，设芦台站；依托京滨城际联络线，沿京津高速廊道敷设，贯通未来科技城，在未来科技城设站。

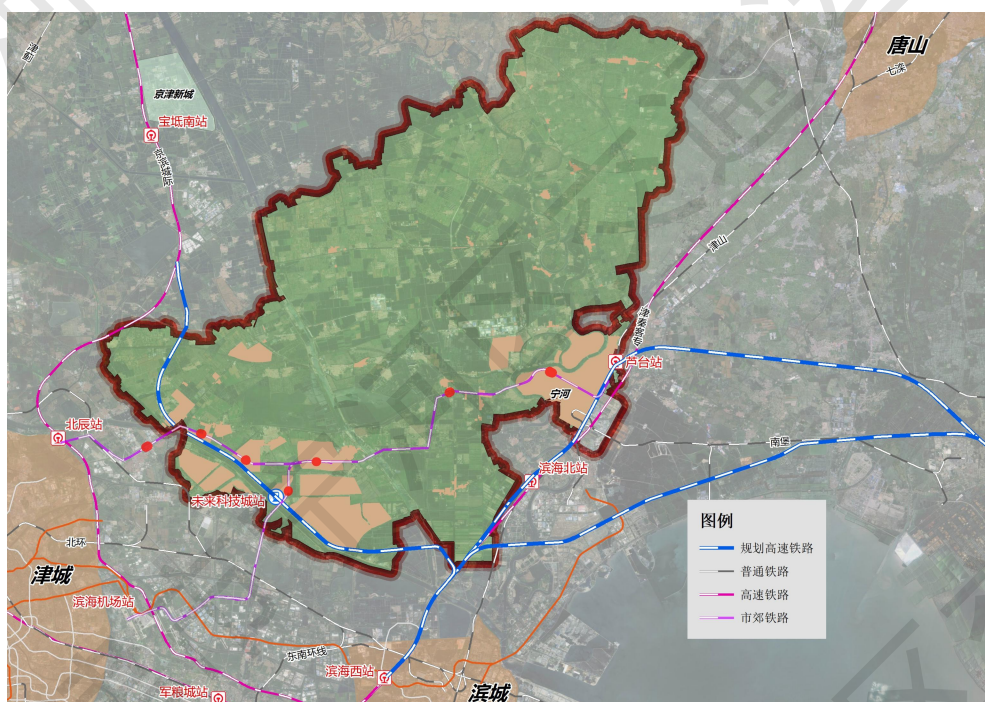


图 14 宁河区对外铁路线路规划示意图

2. 机场

推动宁河区与京津枢纽机场之间的互联互通，构建高速直通和市郊铁路畅达的交通网络，带动宁河区融入区域发展，构建对外开放新格局。

规划建设唐廊高速，联通宁河区与大兴机场（北京二机场）；联通唐廊高速与京沈高速，促进宁河区高速直达北京首都机场；加速推动天津市域范围内市

郊铁路津宁线，直达滨海机场，实现宁河区与京津冀地区主要机场之间通过轨道交通和高速路网快速连接，加强京津冀交通一体化对宁河区的辐射带动作用，推进宁河区高质量发展。

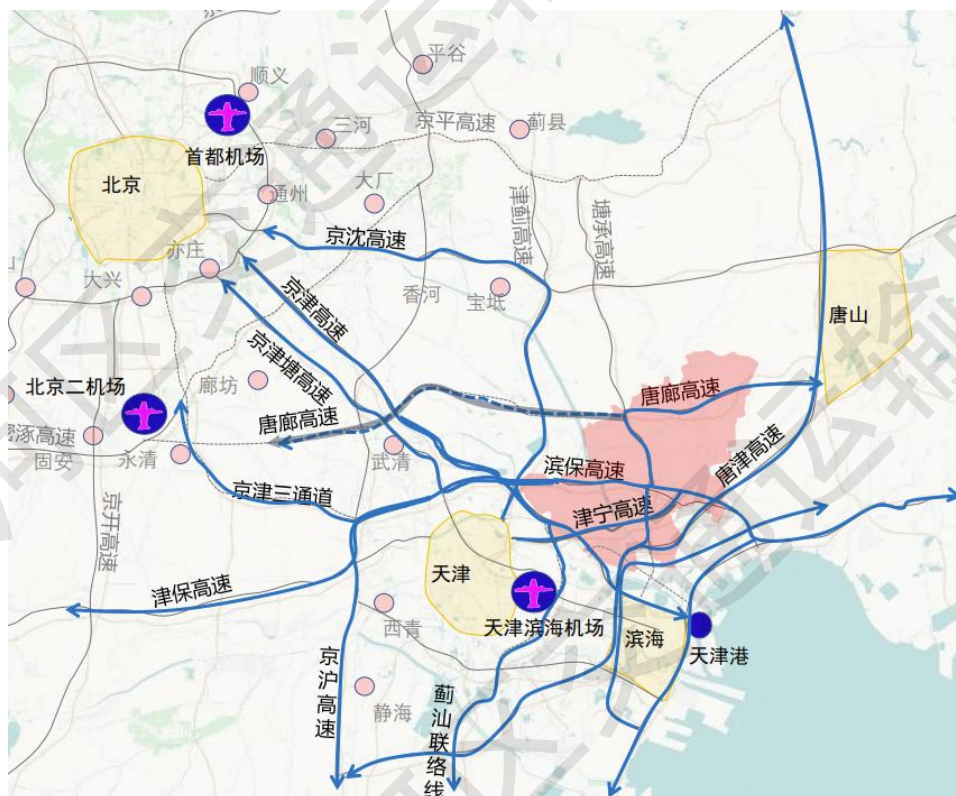


图 15 宁河区与周边机场衔接通道规划示意图

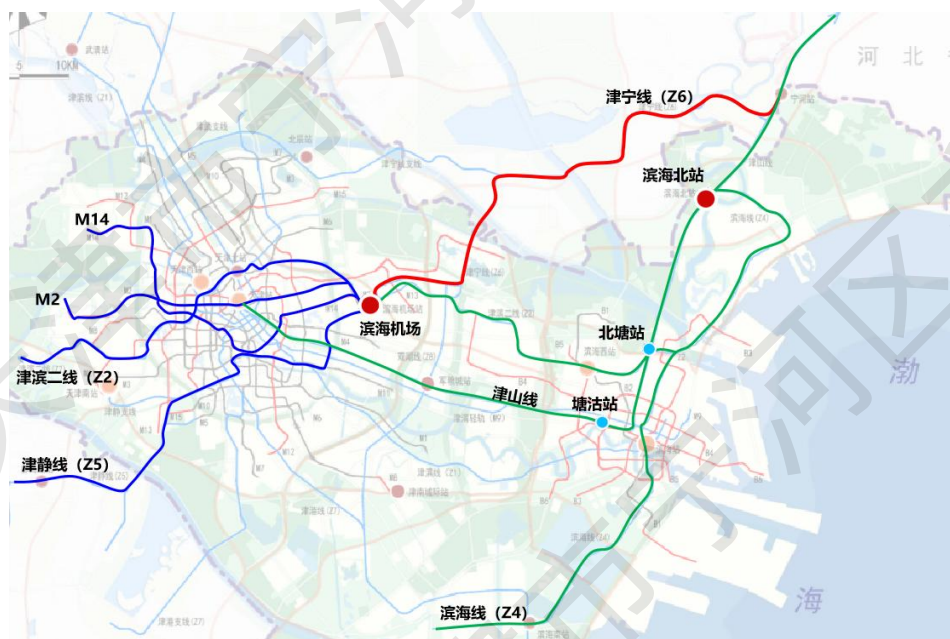


图 16 宁河区津宁线与滨海机场线接线

3. 港口

针对宁河老城与港口的主要联系通道存在的问题，规划建议完善高速节点，即打通完善津宁—塘承立交，由此实现由滨保高速—津宁高速—塘承高速通道替换滨保高速—塘承高速通道，缩减北向的绕行距离；增加普通通道，联通津汉与塘汉快速，在滨海新区核心区外围形成一条普通进港通道。



图 17 宁河开发区与天津港通道示意图

针对未来科技城与港口的主要联系通道存在的问题，规划建议增加一条普通干线通道，即，将现状海清路南延，南北贯穿未来科技城至新区永定新河北，在滨海新区核心区北侧新增一条普通干线通道，从而形成“一高一普”的干线公路。



图 18 未来科技城与港口规划通道示意图

4. 枢纽

统筹布局，明确铁路枢纽功能定位，构建“两客两货”铁路枢纽格局，耦合城市功能布局，塑造站—城一体空间，积极带动“双城”发展。积极争取京滨城际联络线和环渤海城际铁路在宁河设站，津山铁路在宁河城区已建成汉沽站和芦台站。重点提升芦台站功能，增加开行列车车次，完善公交、轨道等其他交通方式接驳效率，增强对外辐射能力。

依托高速公路网，规划布设货运枢纽型物流设施。区内域内共设一处物流园区和三处物流中心，物流园区为未来科技城商贸物流园，主要依靠津宁高速、宁静高速、津榆线等快速通道，主要功能以电子商务、汽车及零部件、工业制品等为服务对象的商贸物流园区。三个物流中心为潘庄物流中心、宁东物流中心、新城产业拓展区物流中心，主要依托既有的土地资源，毗邻高速、国省通道等重要干线设施，服务区域。



图 19 宁河区内货运枢纽布设示意图

（二）内部交通

1. 公路

蓟州方向，加快滨蓟线建设。形成一条平行于塘承高速的普通非收费公路，确保高稳定性的公路结构，加强与蓟州的联通。

武清、北京方向，积极推进唐廊高速西段的建设进度，强化宁河与武清的联系，并接京津高速，对外通达北京。

宁河处于津唐走廊、京滨走廊上的交汇点，远期策划宁唐—京曹高速公路通道，打通宁河与唐山的快速城际通道。

滨海新区方向，加快津宁—塘承高速节点建设。从路网效率上解决至滨海新区距离近但是高速公路出行距离远的问题，强化与滨城的联系。



图 20 宁河开发区与周边区县高速、普通干线通道规划线路示意图

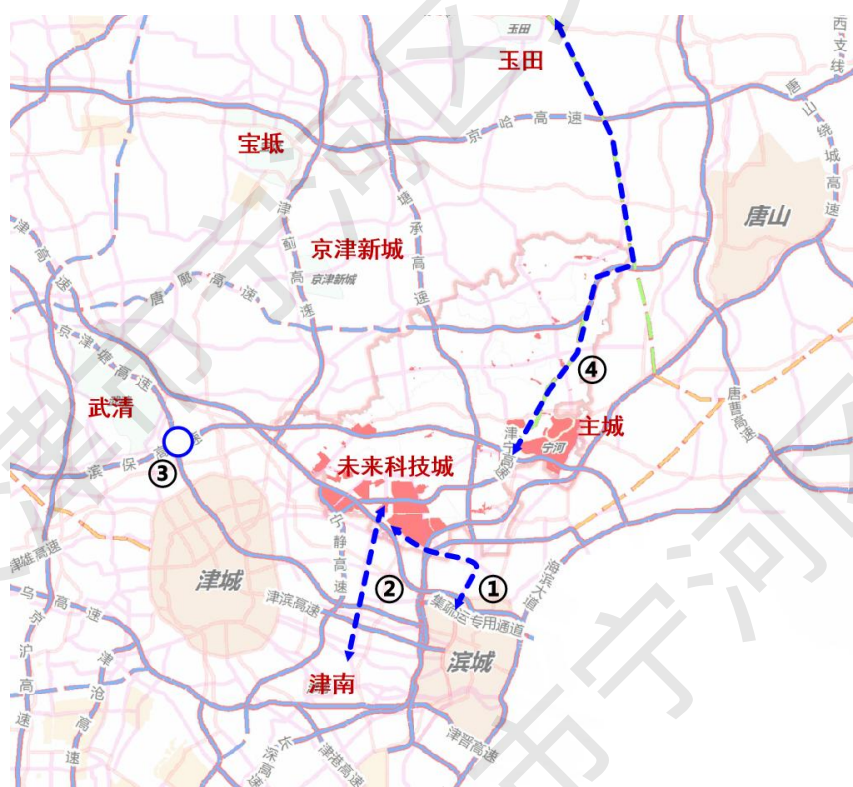


图 21 未来科技城与周边区县高速、普通干线通道规划线路示意图

未来科技城与滨海新区之间强化永定新河北侧通道接西中环，着力解决未

来科技城至滨海新区的高速公路与普通干线的绕行问题，提高出行效率；加快推进东金路跨河通道的研究与建设，缩减未来科技城至津南地区的普通干线的绕行距离。

未来科技城与武清、北京方向的联系，重点打通滨保高速与京津塘高速的互通节点，实现南北转换，积极发挥未来科技城承接非首都功能疏解、培育产业发展环境、完善城市公共服务的功能。

基于未来科技城与津城核心区通道现状，规划建议研究新增津宁高速辅道延伸至未来科技城。规划线位西起北杨线，东至七里海大道，长度约 5 公里，规划双六车道，形成未来科技城至津城的快速通达的非收费道路。



图 22 津宁高速辅道示意图

加快推动规划金钟支路的实施，形成七里海大道与外环东路之间平行津汉的一条东西向干线，长度约 7km，规划双六车道。形成多条通达未来科技城的

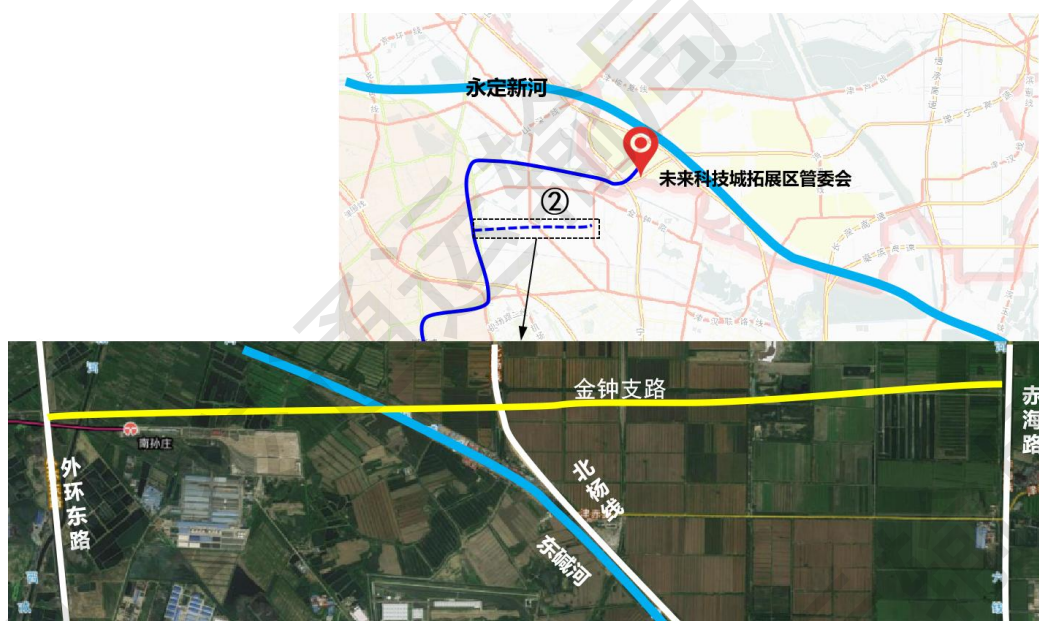


图 23 新增干线通道示意图

规划建议与东丽区合作开展金钟路拓宽改造工程。该工程西起跃进路，东至七里海大道，长约 10km，主要拓宽现状路面，解决跃进路东西两侧车道数量不匹配的问题，旨在提高道路通行速度、提升通行效率，改善出行体验。



图 24 金钟路拓宽改造线路示意图

本次规划基于未来科技城与滨城核心区通道现状，规划建议加快永定新河北侧京港快速路建设，接至滨海新区西中环。宁河区内长度约 12 公里，道路功能定位为城市快速路，在未来科技城与滨城之间形成一条快速通道。

其次，加快推进跨高速、河流等硬阻隔通道建设。推进东金路北延线建设，宁河区内约长 9 公里，自北向南依次贯穿津宁高速、永定新河、京津高速等阻隔，形成衔接津滨之间的多条通道。

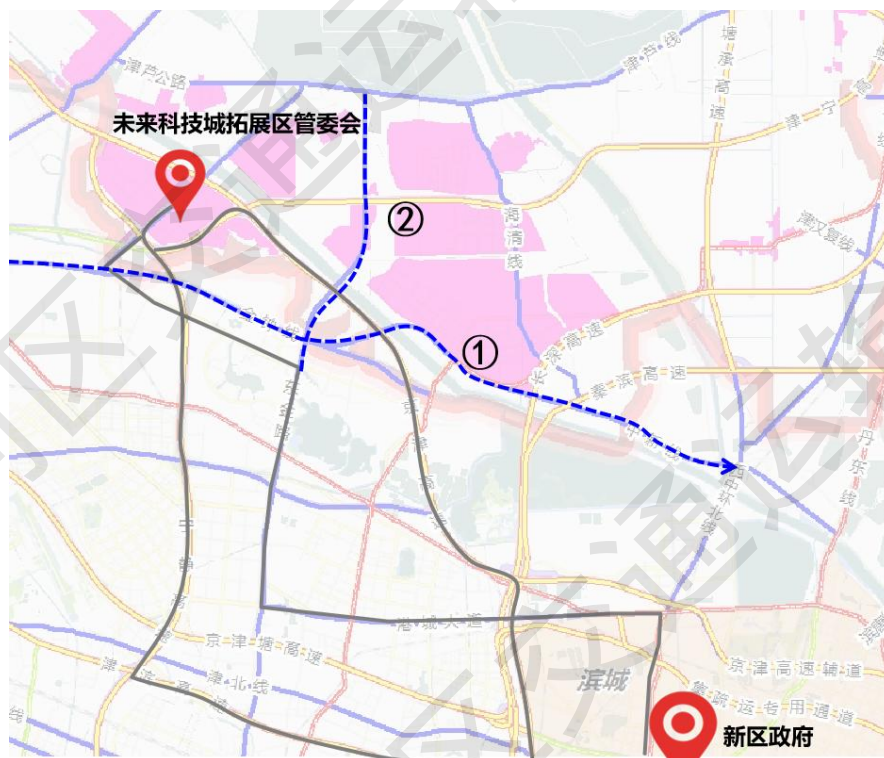


图 25 未来科技城至滨城核心区规划通道示意图

针对宁河开发区与滨城核心区通道现状，规划近期尽快推动滨蓟线—津汉—津汉复线—塘汉快速路相关工程建设，在宁河开发区与新区的城区外围形成快速路通道；远期研究津汉三支路—西中环快速路的通道的可能性，增加出行道路的选择。

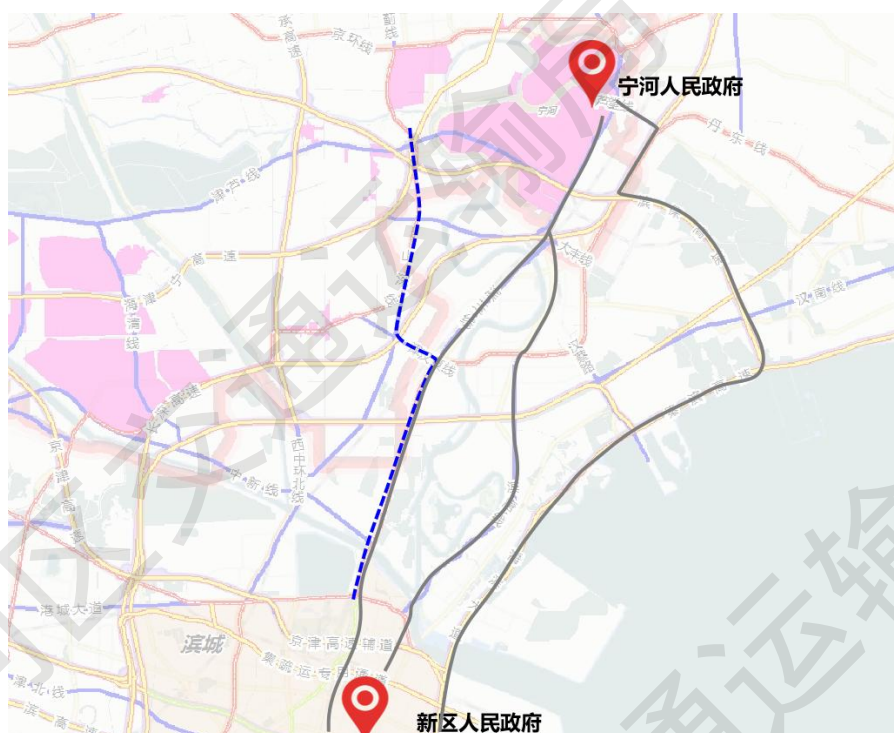


图 26 宁河开发区至滨城核心区规划通道示意图

整体而言，高速公路东西向，规划西延唐廊高速接津蓟高速，加密北京—天津—唐山地区的主要廊道；南北向，北延津宁高速至唐廊高速，在塘承高速与长深高速之间形成第三条纵向通道，疏解长深高速等通道压力；新增塘承与津宁高速节点转换，最终形成“四横一纵一联”的高速公路网络格局，其中，“四横”指的是唐廊高速、滨保高速、津宁高速、长深高速，“两纵”指的是京津高速、塘承高速；“一联”指的是津宁高速北延线。

形成“Y”型国道格局，国道 G205 改线，G112 与 G205 于芦台农场南侧合并成一条，对外协同滨海新区集疏运通道，将滨蓟线—山深线提级为国道，津榆线（未来科技城段）调整为省道；同时，穿越芦台经济开发区 17.3km 和汉沽管理区 8.7km 扩宽至一级公路标准；北环线（G112）调整宁河城区段，避免货运通道对城区的影响。

省道层面，东西向，提级县道卫星线为省道，并东西延展，西接津宝线，东至区外多条国道（京环线、丹东线），补充东西向对外干线；将原国道津榆线（造甲镇段）调整为省道，与津芦线衔接，东至滨玉线，在国道 G112 两侧各形成一条省道，增加路网稳定性。南北向，区内西北区域增加南北向通道津宝线，串联潘庄示范镇与工业区，便捷与宝坻的联系，同时，潘青线降低为县道；协同

芦台农场，加快推进黄海公路、滨蓟线北段建设；协同东丽，推动东金路规划建设；提级海清线（北淮淀镇）区县级段为省道，协同滨海新区，南延海清线至京港快速辅道，强化与港口等地的联系。整体形成“三横四纵四联”的省道路网格局，其中，“三横”指的是梅丰线、卫星线、津芦线，“四纵”指的是潘青—津宝线、黄海线、滨蓟线、滨玉线，“四联”指的是津榆线、津芦线、东金线、海清线。

公路网的优化和治理是确保区域交通流畅和安全的关键。基于规划公路网格局，在国道 G112，省道梅丰线、滨玉线等重要通道的省际接口处设置超限超载治理站，旨在为过往车辆提供了一个安全、有序的通行环境，同时提升道路使用效率、保障交通安全、保护道路基础设施和促进区域经济发展。

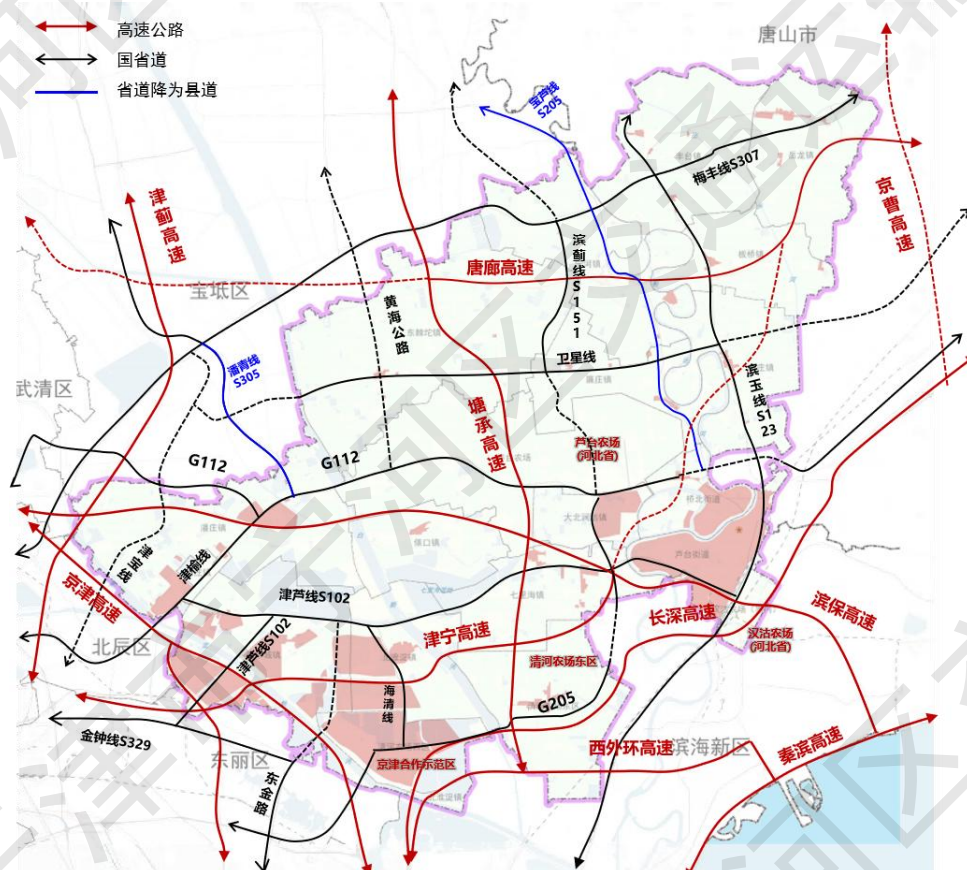


图 27 高速公路及国省干线规划示意图

县道层面。县道公路网是农村公路的主骨架，作为区域综合交通运输体系的重要组成部分，具有“上承国省干线、下接乡村公路”的交通功能，策应新型城镇化发展的开发功能，以及完善区域公共基础服务设施体系的社会功能。依据《农村公路建设管理办法》，县道是连接县级人民政府所在地与乡（镇）人民政府所

在地、主要商品生产和集散地、乡（镇）之间，经省级交通主管部门验收认定的道路，包括不属于国道、省道的县际间、县与外部连接的公路，是农村公路的主骨架。本次重点针对宁河区县道系统不完善的问题和宁河国土空间总体规划新的发展需求，重点从城区与乡镇、乡镇与乡镇的两个层面，构建宁河区的县道系统。

城区与乡镇层面，补充“双城”与边缘乡镇通道。

城区与岳龙镇的交通连接将通过增加新的县道来实现。这条新的县道将作为连接两者的主要通道，不仅能够缓解现有道路的交通压力，还能为沿线的居民和企业提供更为便捷的出行选择；进而促进该区域的经济发展和人口流动。

城区与宁河镇（宝芦公路）的交通优化，主要将原有的芦保线调整为县道，与省道形成交替敷设的格局，旨在提高整个路网的均衡性和稳定性，确保交通流量的合理分配，为居民提供更多的出行选择。

城区与俵口镇的交通串联，规划新增东延津芦南路至现状潮白河左堤线将串联起城区与俵口镇，极大地缩短了两地之间的距离，带动沿线地区的旅游业和其他产业的兴起。

未来科技城与潘庄的交通连接，主要通过现状省道间的连接县道来增加普惠公路，为潘庄工业区的发展提供强有力的支撑，同时也为未来科技城的科研成果转化和产业输出提供了便捷的通道。

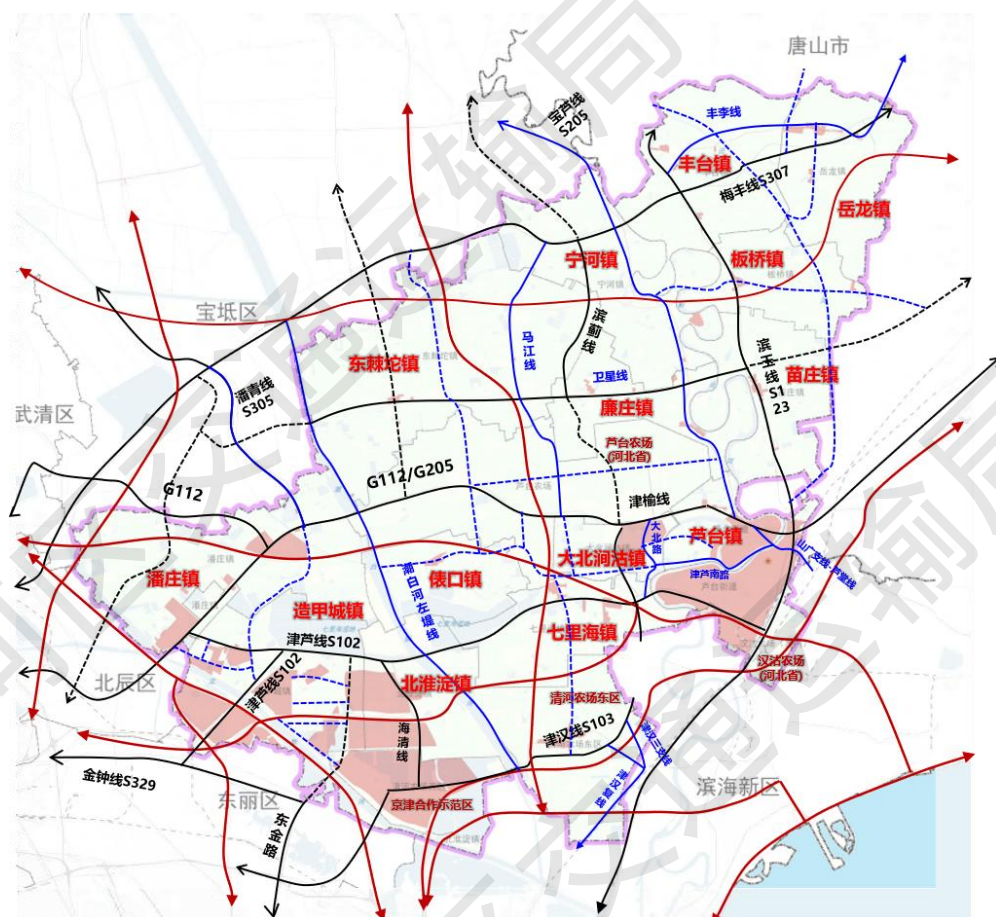


图 28 宁河县道系统规划示意图

乡镇与乡镇之间，主要通过增加县道的方式，强化宁河镇—岳龙镇、板桥镇，清河农场—七里海—东棘坨镇，芦台农场—廉庄镇、芦台镇的交通联系，部分县道涉及与周边的宝坻、唐山等地区的协同，需要进一步与相关部门进行衔接。

同时，由现状道路路由纳入此次县道体系的且道路控制宽度等相关指标不满足规范要求的，规划建议充分考虑经济因素、环境影响以及社会接受度等多方面因素，如，拓宽改造工程可能会涉及到征地、拆迁等问题的实际情况，研究是否予以拓宽改造。

乡道规划层面，则是形成部分乡村公路提升项目库，服务改善出行、连通路网、农业发展、产业提升等，加快推动全区“四好农村路”建设高质量发展。

2. 城市道路

宁河城区为宁河区中心城区，作为区域性节点城市，其城市道路的品质影响了城市的形象。因此，在宁河主城区外围，构建“两横两纵”的货运通道体系，其中“两横”指的是津榆公路、七里海大道（津榆复线），“两纵”指的是滨蓟线、滨

玉线，形成外围货运环线；其中，滨玉线、津榆复线城区段建议调整为城市道路。宁河城区内部，结合宁河城区空间发展特征，顺延老城城市发展肌理，规划形成“五横六纵”的主干路网体系，其中，“五横”指的是津榆线、津榆支线、光明路、朝阳路、小杨道；“六纵”指的是清河路—玖龙路、森林路、永康道—六经路、新华道—三经路、津榆支线—芦汉路、新芦汉路。

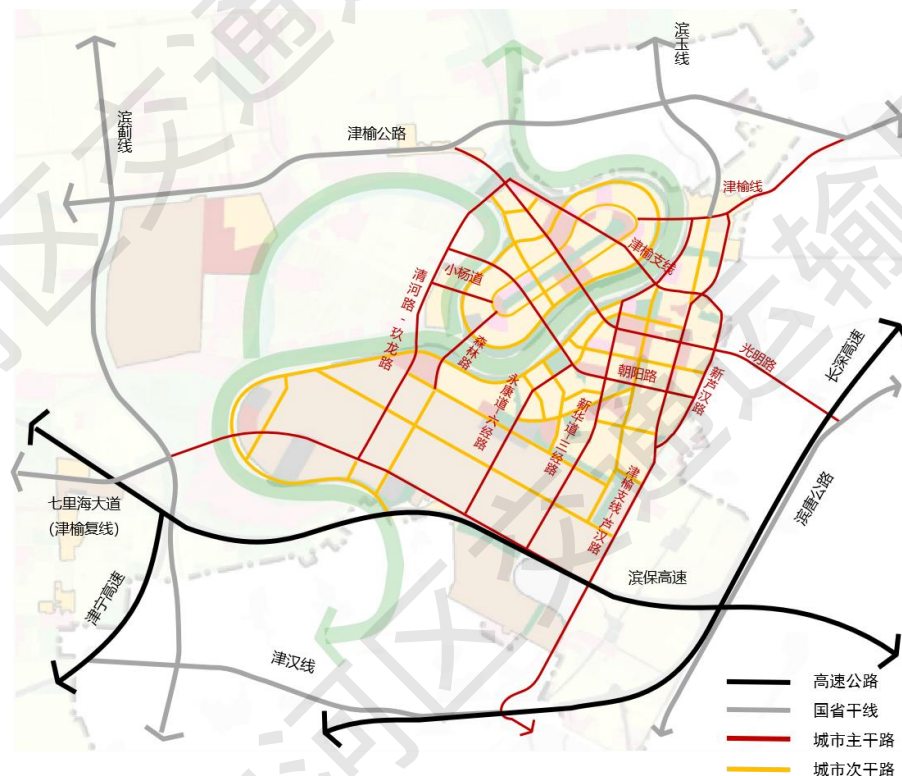


图 29 宁河主城区城市主干路结构示意图

未来科技城作为特色功能组团，其外围形成“三横四纵”的国省干线体系，其中，“三横”为津榆复线（七里海大道）、津宁高速、山深线，“四纵”为津榆线（京环线）、七里海大道、东金线、海清线。未来科技城内部，注重产城融合，重点强化组团间职住通勤联络，构建“十横六纵”的城市主干路体系，其中，“十横”指的是主干路一—北环路、主干路二—润海道、产业大道—兴海道、津宁辅道、主干路十一、大众南路、主干路三、主干路四、永定新河北路、海航西路—海航东路—海宁道—诚意路；“六纵”指的是温馨路、主干路七、西环路—主干路十—淮河路、淮美路、津汉路、主干路九。同时，加快推进联系组团内部津宁辅道、海航东路等道路建设，破解内部组团之间需要利用高速公路组织的困局。



图 30 未来科技城城市主干路结构示意图

原则建议在城市规划和建设过程中，城市道路的规划与管理应由住房和城乡建设部门（住建委）以及城市管理行政执法部门（城管委）等相关部门共同负责。对于公路以及农村地区的县乡村道，应由交通运输部门（交通局）负责规划和管理，以确保这些道路能够满足农村地区的发展需求和交通连接。随着城市化进程的不断推进和城市用地的持续开发，城市开发边界内部的公路，包括那些原本属于交通局管理的县道、乡道和村道，其规划与管理权限建议逐步转移至住建部门和城管部门。

3. 轨道

宁河区轨道交通紧紧依托津城、滨城，形成近郊新城和远郊新城两大特色线路。规划市域郊铁路津宁线，强化宁河双城（老城—未来科技城）与津城、滨城的同城化发展，串接串联津城、空港、空港加工区、东丽湖、未来科技城、宁河开发区，进一步强化津宁发展轴线。规划市域郊铁路支线宁武线，连接北辰，同时预留至武清的联通条件，实现与北京通州方向联系。

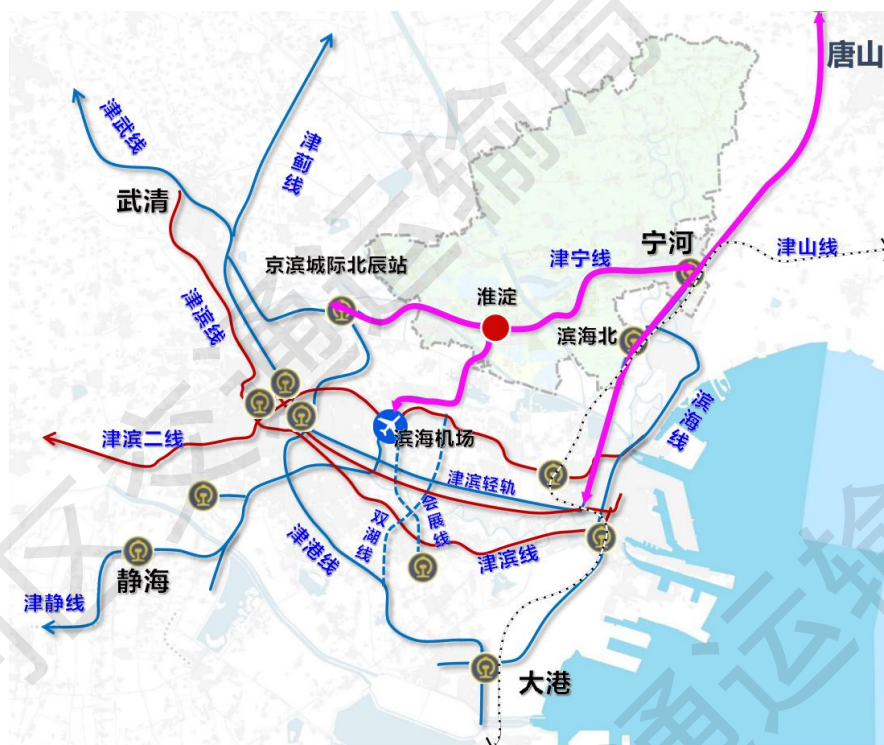


图 31 市域铁路线位示意图

4. 公交

根据宁河空间发展战略布局，从公交供给侧角度出发，发展多层次的便捷公路网，围绕新宁河的社会、经济发展需求，提供积极公交客运服务。建立健全各级公交网络，提升公交的服务质量。

本次公交层级从完善基本服务与供给高质量服务两个方面进行提升，具体体现为 8 个方面。

完善基本服务包含城际公交、城乡公交、城区公交、支线公交四个方面。城际公交的服务提升要点是加强宁河城区、未来科技城与津城、滨城、唐山的联系；城乡公交力争以“交邮融合”为基本原则，促进农村客、货、邮高质量发展；深化城区公交一体化发展，变隔离公交网为一体化公交网，方便临近居民出行；新增小车型支线公交，围绕重点乡镇布线，捕捉常规公交的盲点，完善公交服务。

高质服务包含定制公交、机场快线、高铁快线、旅游巴士。重点提升未来科技城与宁河城区相关的定制公交发展；以天津机场为主要提升要点，发展机场班线与城市候机楼两种形式的机场快线；以滨海西站与天津站为主发展高铁快线；按时按需设置旅游巴士。

表 11 公交发展层级及服务提升要点

服务类型	公交层次	服务提升要点
完善基本服务	城际公交	津城、滨城、唐山
	城乡公交	交邮融合
	城区公交	服务城区的扩展
	支线公交	接驳轨道、服务设施
供给高质服务	定制公交	未来科技城、宁河城区
	机场快线	天津机场
	高铁快线	滨海西站、天津站为主
	旅游巴士	按时按需设置

（1）城际公交

重点提升宁河城区、未来科技城与津城、滨城和唐山的联系。加大至津城枢纽线路的频率，增加商业中心、就业中心直达线。完善至滨城枢纽、商业、就业中心等的线路。联合芦台农场开通省际班线，加强与唐山的联系。发挥各枢纽站的作用，构建半小时通行线 and 一小时通行线，提高公交可达性和便捷性。

表 12 城际公交可达性情况

城市节点	宁河城区客运站	未来城市交通枢纽
津城—金钟河大街枢纽	一小时可达	半小时可达
津城—屿东城枢纽站	一小时可达（换乘）	半小时可达
滨城—汉沽城区	一刻钟可达	三刻钟可达（换乘）
滨城—生态城服务中心	半小时可达	一小时可达
滨城—北塘换乘枢纽	半小时可达	半小时可达
滨城—滨海西站	半小时可达	一小时可达
滨城—滨海站	一小时可达	一小时可达（换乘）

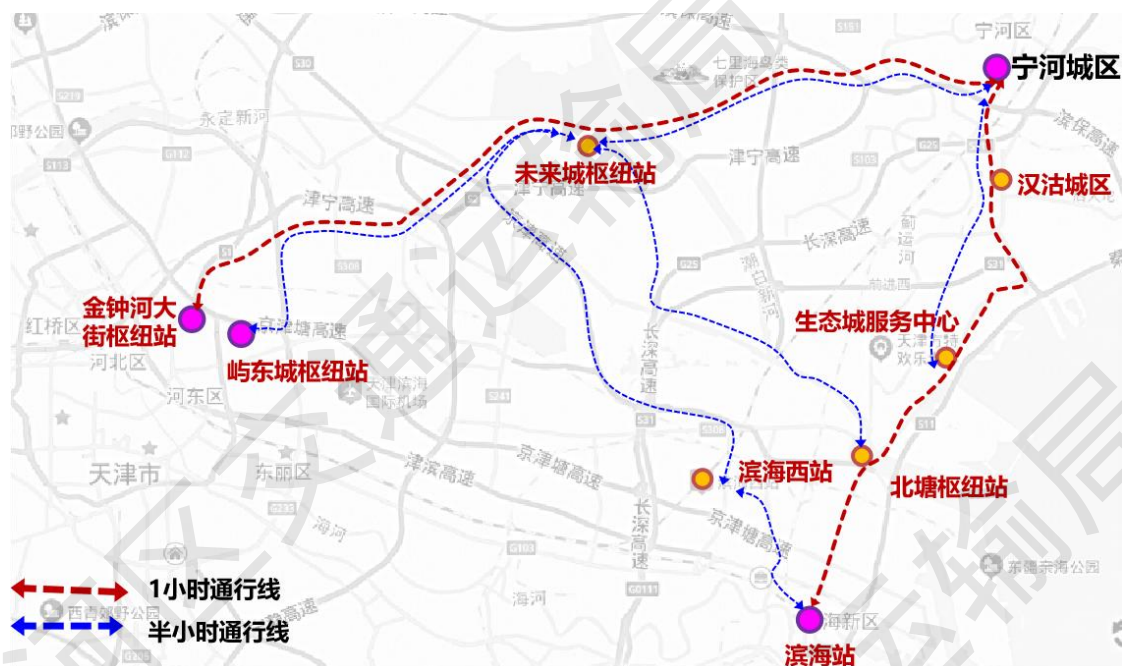


图 32 宁河城区与主要枢纽通行线示意图

(2) 城乡公交

随着县道系统逐步完善，同步完善公交网络，提高各乡镇及重点村至城区的便捷程度；促进未来科技城发展，增设七里海南北两侧的城乡公交；纵、横公交为乡镇之间出行提供更便捷可能，同时在服务上增加班次频率。

根据出行 OD 分布，结合城市发展，规划“指状”的城乡公交干线网。宁河城区城乡公交发展成熟，相比未来科技城而言，各个乡镇与宁河城区的联系比较密切，因此规划 6 条由宁河城区向外放射的公交线路。随着未来科技城的建设，会带动周边区域的发展，近期先行开通未来科技城至潘庄镇和宁河城区的线路。实现各乡镇及重点村一次出行直达城区。

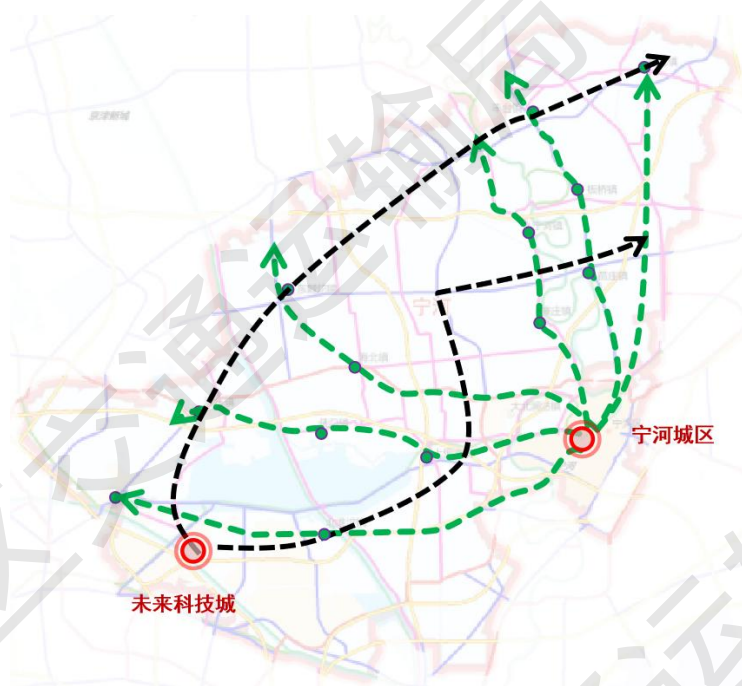


图 33 城乡公交架构示意图

（3）城区公交

加快相邻区域公交直连直通，深化公交一体化。从相邻区各自分别延伸线路至对方区的最近村镇，变隔离公交网为一体化公交网，方便临近居民出行，进一步深化公交一体化。

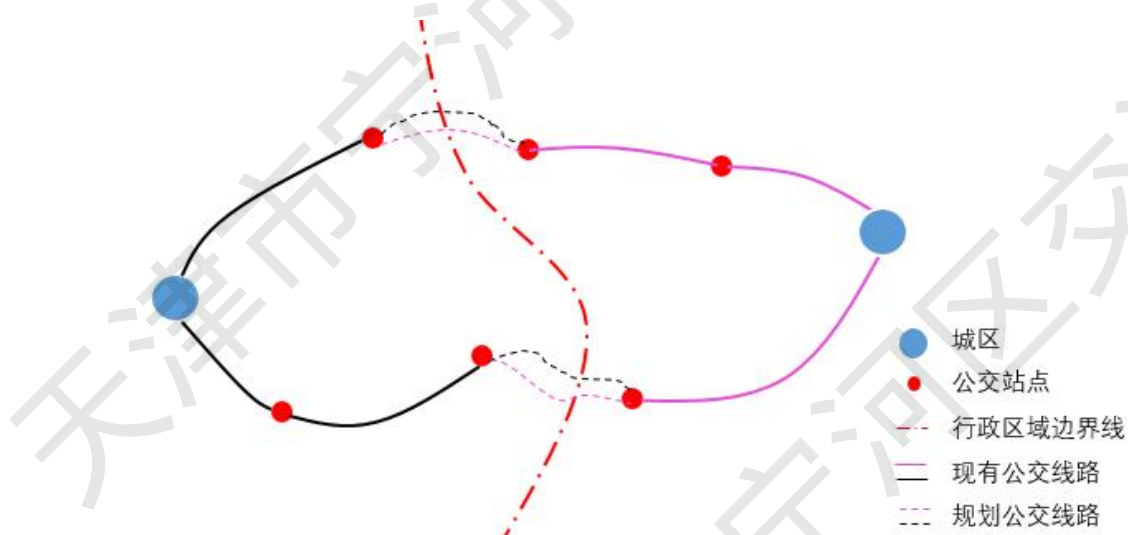


图 34 毗邻公交模式图示意

（4）支线补充

结合区域发展阶段的特点，考虑到点状发展情况较多，拟规划增加发展点与

就近城、镇的支线公交，提供公交出行的辅助功能。支线公交通常客流量小，建议采用小容量、中频率的服务标准，在满足公交处处达的基础上避免资源浪费，更符合支线公交的辅助功能定位。



图 35 支线公交推荐车型

（5）定制公交

定制公交班线，首先加强未来科技城与津城、滨城的定制公交服务；其次加强宁河开发区与宁河城区、滨城的定制公交服务；最后为产业工人服务，提供学校定制公交等。



图 36 定制公交线路示意图

定制公交提供智能化、一人一座、点对点直达的高品质服务。市民可以通过专门的网站提出自己的需求，公交集团根据需求和客流情况设计出公交线路。旨在倡导绿色出行，节能减排。



图 37 定制公交模式

（6）机场快线

机场快线的设置有两种模式，分别是机场班线与城市候机楼。机场班线是一种往返于机场与城市的客运班线，一般在城市交通便利的地区设点；城市候机楼具备机场班线所有的功能，不同的是城市候机楼的功能更全面，能够提供值机、办理登机牌、选择座位、行李托运、查询、网络购票、退票、出发、到达等服务，大幅缩短了乘客到达机场航站楼办理相关手续的时间，吸引更多的旅客采用航空运输。



图 38 城市候机楼

为实现机场与城区的快速便捷沟通，实现飞机与公交的无缝高品质衔接，实现城市的“虚拟机场功能”，可以通过在未来科技城预留城市候机楼，在宁河城区开通机场班线的方式，实现班车与航空时点、运营时间等相互衔接，同时应对误点等特殊情况，提高商务出行品质。

（7）高铁快线

开通宁河至天津站、天津西站、滨海站、滨海西站的高铁快车，提供安全、准时、高效、舒适的商务出行服务，满足居民远距离出行。高铁快线可以突破传统公交限速要求，采用符合城市客车高一级及以上技术、配置与性能要求的车辆，一人一座，符合高速公路限速要求，保障全程快速通达；配置软皮座椅、充电口等人性化设施，强化商务出行体验。依据高铁列车到发时间，规划布设高铁快车班次，实现一体化便捷换乘。



图 39 高铁快线线路示意图

（8）“公交+”融合发展

促进“公交+”融合发展，推动邮政、电商、快递企业与城乡公交之间的合作，实现城乡客运、农村货运、邮政快递融合发展，多位一体，助力乡镇振兴步入快车道。

首先需要整合有效资源，打造第一级共配体系，由交通和邮政快递企业合作。其次可以盘活交通场站，打造第二级（镇级）交邮合作中转共配站；还可以

鼓励多种形式进行合作，结合公交线路站点和村邮站打造第三级（村级）交邮合作共配末端网点。在此基础上可以实现统一形象设计、统一对外宣传、统一标志标识、统一设施设备、统一管理模式等，积极拓展乡镇网点服务功能，提供电商及农产品代销代购、普惠金融、便民缴费等服务。



图 40 宁海县集士驿站示例

（9）推进“四网融合”优化运输结构

构建以宁河枢纽为核心的高速铁路、城际铁路网、城市轨道网、地面公交网“四网融合”的综合交通体系。通过交通成网，提升居民出行便利度，引导更多居民搭乘公交出行。

5. 水运

（1）水上旅游线路

① 近期规划城区通航线路

以宁河城区为核心，以津唐运河、蓟运河、潮白新河为放射线，串联重要城市和景区，坚持“休闲+旅游”并举，打造成具有北国特色的水上旅游线路。

近期线路以城区旅游航线为主，环首都湿地生态涵养区，服务宁河本地居民的水上航线。主要线路串联宁河区新城区老城区段落和田野村镇段落，是宁河区城市发展建设的重要展示廊道，也是宁河区以河促产、以旅游通航带动城乡共同发展的重要线路，亦或形成七里海联络游览线，是宁河区以河促产、旅游通航带动城乡共同发展的重要线路。



图 41 近期水运线路示意图

水上游船要求船舶性能稳定，线型阻力小、航速快，操纵方便灵活。推广清洁能源船舶，能耗低、污染小、噪音低，低碳环保；外观美丽大方，体现宁河区历史文化底蕴和现代化城市建设风貌；推广新材料、新工艺、新系统；航速要求相对较低，舒适性要求较高，外观宜与宁河文化相呼应，建议航速 10km/h~15km/h，载客 10~60 位。

② 中远期规划区域连通线路

中远期与津城、滨城、北京等进行互联，形成“一城五廊”的水上客运服务线网结构。航线充分与绿色产业、周边资源融合，作为宁河宜居、宜业、宜游生态魅力城区重要水上支撑；利用水运交通实现区域连通，构建跨城旅游特色服务，强化区域“北国水乡+旅游”特色产品，并为城市区域空间发展格局助力。

宁河—滨城：依托蓟运河，串联沙窝萝卜文化展览中心、贵达卧牛度假村、佛母缘、华梦酒文化博物馆、草莓蔬菜采摘园、茶店葡萄采摘、方特欢乐世界、水魔方、南堤步道公园、海洋博物馆、东堤公园、东疆沙滩、游轮母港等。

宁河—津城：依托新开河—七里海景区，串联宁河中心区、七里海景区、中国民航大学（宁河校区）等。

宁河—北京：依托潮白新河，串联潮白河湿地公园、京津冀帝景温泉度假村、大黄埔湿地自然保护区、七里海鸟类保护区等节点，作为京津冀协同发展试验区重要旅游资源共享航线。



图 42 中远期水运线路结构示意图

拓展水上旅游交通内涵。提高水上旅游交通沿线水上活动丰富性。依托丰富的内河水系，构筑水上休闲、水上运动、水上旅游、水上购物、水上美食等沉浸化的水上旅游体验系统，通过高品质水上旅游交通，吸引人群到水边活动；加强沿岸景观、风貌打造，形成“景在河边、船在景中、身在其间”的良好体验，尽享宁河水乡之美，诗意生活。

（2）内河航道货运布局规划

参考《天津市综合立体交通网规划》（2030-2035 年）征求意见稿，蓟运河规划为六级航道，可通航 100 万吨货运。考虑现状河道宽度、河道弯曲半径条件、货运需求、现状桥梁限制情况，建议维持六级航道不变。



图 43 天津市域内河航道布局规划图

6. 交通场站

（1）公共交通场站

规划宁河老城区、未来科技城每万人拥有公共汽（电）车（标台）为 10 辆，其他片区（组团）为 6~8 辆。《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》对枢纽和场站提出规划要求，尤其是规模方面，有明确控制指标，场站用地（停车场、枢纽、首末站）按车均不低于 180 平方米计算，保养场用地按车均不低于 20 平方米计算；综合用地面积按照不低于 200 平方米/标台控制。因此，在客运枢纽规划的基础之上，分组团（3 万~5 万人）设首末站，首末站宜结合居住区、组团中心、交通枢纽等客流集散点设置；鼓励在有条件的地区对公交场站复合化利用或者改造，部分场站提级为枢纽站、临时站转永久站。

（2）停车设施

➤ 客运停车

按照《城市停车规划规范》（GB/T51149—2016）等相关规范要求，建筑物配建停车场是城市停车设施的主体，应占城市机动车车位供给总量的 80%以上；城市公共停车场规模应控制在城市车位供给总量的 20%以内；路内停车位是城市公共停车场的一部分，依据城市停车规划确定停车规模和设置原则，在不影响城市道路交通的前提下，可设置路内停车位，其规模应控制在城市车位供给总量的 5%以内。其中，公共停车场规划规模宜按照人均 0.5m²~1.0m² 计算，宁河区 2035 年规划人口约 60 万人，即公共停车场规划占地规模约 30 万平米~60 万平米。

结合城市交通基础设施发展水平，综合考虑土地利用性质与开发强度、交通运行状况、出行特征等因素，差异化确定停车发展分区，划定宁河城区与未来科技城区为“平衡发展区”，其余片区为“适度满足区”。“平衡发展区”主要是由于城区路段道路交通压力大、有轨道覆盖、公交线网相对密集，停车设施应以供定需，满足基本停车需求，鼓励共享停车，深挖配建停车设施和公共停车场，高周转利用路内停车位；“适度满足区”为城区以外地区道路交通压力小、轨道几乎无覆盖、公交线网密度较低，停车设施应适度满足停车需求，便捷停车换乘，充分利用路内停车位。

➤ 货运停车

货运停车场的选址是一个至关重要的环节，它直接影响到物流效率和城市交通的流畅性，需要充分考虑规划产业园区的布局、干线公路的接入、以及现状与规划土地的利用情况，选址落位货运停车场。

规划建议货运停车场应尽可能靠近产业园区，以便于货物的快速装卸和转运，极大地减少货物运输的时间和成本，提高物流效率；选址应位于干线公路网络的关键节点，确保便捷的进出通道，避免在城市内部造成交通拥堵；考虑到土地成本和征地难度、土地的当前使用情况和未来发展潜力，选择适合建设货运停车场的地点。

（3）能源设施

结合经济社会发展、国土空间总体规划、机动化出行水平，构建与之相适应的能源设施空间布局体系。能源设施站的选址，应符合现行国家相关标准要求，宜结合城市公共交通场站设置，宜沿城市主、次干路设置，其出入口距道路交叉口不宜小于 100m；每 2000 辆电动汽车应配套一座公共充电站。城区宜设置三级加油加气站；公共充电站用地面积宜控制在 2500m²~5000m²；公共换电站用地面积宜控制在 2000m²~2500m²。

表 13 公共加油加气站用地面积指标

昼夜加油（气）的车次数	加油加气站等级	用地面积（m ² ）
2000 以上	一级	3000~3500
1500~2000	二级	2500~3000
300~1500	三级	800~2500

（三）智慧、绿色交通

1. 加快交通信息化基础设施建设，完善交通运输治理平台

加强信息基础设施建设，主要包括智能交通管理系统、公共交通信息系统、电子收费系统、智能停车管理、车联网技术，这些系统能够实时收集和分析交通数据，优化交通流量，减少拥堵，提升交通运行效率。同时，完善交通运输治理平台搭建统一的统一监管平台，整合公路、铁路、航空、水运等多种交通方式的

信息，实现资源共享和协同管理；制定绿色交通政策，通过平台收集的数据，分析交通流量和污染情况，制定相应的绿色交通政策，如限行、限号、公共交通优先等，引导市民采取更环保的出行方式。

2. 推动农村公路建设、管理、养护、运行一体的综合性管理服务平台建设

深化高速公路 ETC 门架应用，在重要通道、区域探索建设路侧基站，支撑天津市智慧交通车路协同应用，协同推进自动驾驶测试。开展国省干道智慧服务区试点，构建智能停车、危化品车预警监控、客流分析于一体的智慧运营管理体系。加强农村公路的建设和养护，提高道路质量，保障交通安全。同时，建立综合性管理服务平台，实现农村公路的信息化管理，提高公路使用效率。通过平台，可以实现对农村公路的实时监控、维护管理和运行优化，促进农村经济发展。

3. 加快构建绿色出行体系

加快形成以常规公交为主体、出租汽车等为补充的公共交通出行体系，强化“公交+慢行”网络融合发展。实施公交场站补短板工程、公交线网年度优化工程、中途站提升改造工程。支持鼓励相关企业发展出行即服务（MaaS），积极开展绿色出行创建活动，引导公众出行优先选择公共交通、步行和共享单车等绿色出行方式，不断提升城市绿色出行比例。

4. 加快新能源和清洁能源运输装备推广应用

应积极推广电动汽车、混合动力汽车等新能源汽车，减少交通污染。加快充电设施的建设，提供便利的充电服务，推动宁河区内高速公路服务区、交通枢纽、物流中心、公交场站等区域充（换）电设施建设，为绿色运输和绿色出行提供便利。因地制宜推进公路沿线、服务区等适宜区域合理布局光伏发电设施。此外，鼓励公共交通系统采用清洁能源，如天然气、生物燃料等，减少碳排放，保护环境。

5. 构建城区绿色慢行交通系统

改善步行和骑行环境，建设人行道、自行车道和非机动车道，提供安全、便捷的步行和骑行通道。鼓励居民采用健康环保的出行方式，减少对私人汽车的依赖。完善慢行设施，规定街道行人优先秩序，实施严格的管理监督措施，推动城

市交通系统的绿色化和可持续发展。

五、近期建设

鉴于管理主体职责，近期（“十五五”期间）将开展部分项目工程建设，不断提升区内公路网络的联通度、优化出行服务品质、实现路网安全运行、治理能效迈向新台阶，适应新一轮国土空间规划的新形势，有力支撑建设现代化综合交通、现代化新宁河。

京环线（宁河桥北街—唐山汉沽管理区）改线工程。作为一条环绕北京的重要交通干线，不仅连接了河北省和天津市，而且对于推动京津冀地区的协同发展具有重要意义。这条线路的改线工程，特别是宁河段的瓶颈路段的改造，是实现京津冀一体化战略的关键一环，也是构建现代化新型首都圈的必经之路。工程起于宁河区桥北街小王御史村，止于滨玉公路，连接天津市与河北省，全长 4.8 公里，其中，天津段 2 公里，河北段 2.8 公里，一级公路标准，双向四车道，极大地提升道路的通行能力，减少交通拥堵，提高行车安全性。

G112 京环线（芦台经济开发区和汉沽管理区）拓宽工程。线位穿越天津市宁河区、唐山市芦台经济开发区及汉沽管理区。这条线路不仅在地理上连接了京津冀三地，更在经济和社会发展中扮演着桥梁和纽带的角色。天津段目前已经实现了双向四车道一级公路标准，但随着区域经济的快速发展和交通需求的日益增长，现有道路的通行能力已难以满足日益繁忙的交通需求。因此，本次拓宽工程的实施，不仅是对现有交通设施的优化升级，更是对京津冀交通一体化战略的有力推进。工程全长 26 公里，包括芦台开发区段 17.3 公里，汉沽管理区 8.7 公里，按照一级公路、双向四车道，标准进行设计和施工，确保道路的通行能力和行车安全。

宁塘公路（津榆公路—卫星公路）工程。宁塘公路穿越天津市宁河区和唐山芦台经济开发区，是连接滨海新区与蓟州区的重要通道。尽管南北两段已经通车，但芦台经济开发区段尚未实施，形成了所谓的“卡脖子”，这不仅影响了区域交通的顺畅，也制约了沿线地区的经济发展。因此，宁塘公路（津榆公路—卫星

公路）工程的实施，将有效解决这一瓶颈问题，推动京津冀地区交通一体化进程。工程全长 9.5 公里，双向四车道，一级公路标准，进一步提升道路的承载能力和服务水平，至此，宁塘公路将实现全线贯通，极大地提升区域交通的便捷性和效率。

卫星公路拓宽一期工程。卫星公路终点与河北省规划道路相连，通过提升道路的通行能力，该项目将进一步加强天津市与河北省之间的交通联系，为区域内的人员流动、物资运输和信息交流提供更加便捷的条件。该工程全长 7.3 公里，双向四车道，一级公路标准，这不仅能够满足当前的交通需求，也为未来交通量的增长预留了空间。拓宽后的卫星公路将具备更高的承载能力和更好的服务水平，大幅提升道路的通行效率。

梅丰公路（滨玉公路—宝芦公路）工程。梅丰公路在天津市的交通网络中扮演着至关重要的角色，目前，宁河区境内的梅丰公路大部分路段已经实现了双向四车道的通行能力，但在宝芦公路至滨玉公路段仍存在瓶颈，仅具备双向二车道的通行能力，这在一定程度上限制了区域交通的流畅性和效率。因此，梅丰公路（滨玉公路—宝芦公路）工程的实施，将有效解决这一问题，提升整体交通网络的通行能力。该实施工程全长 4.6 公里，一级公路标准，对现有双向二车道的路段进行拓宽，改造为双向四车道，以满足日益增长的交通需求。

六、保障机制

（一）加强党的领导，强化统筹对接

坚持和加强党的全面领导，充分发挥党在规划推进过程中总揽大局、把握方向、协调各方的领导作用，建立区级部门协同、上下机构联动、周边省市对接的综合交通规划实施工作机制。积极联系市发展改革委、市规划和自然资源局、市住房和城乡建设委等部门，围绕土地、资金等重点要素保障，共同研究提出加快综合交通发展的重大政策措施。

（二）加强规划实施，健全推进机制

以“一张蓝图干到底”为原则，增强规划的严肃性和约束力，规划内重大项目争取纳入国家、天津重大基础设施专项规划和国土空间规划，统筹预留交通通道，优化关键节点。建立市区两级联动推进机制，细化落实目标任务，明确责任，有序推进各项工作。建立规划实施事中事后监管和动态评估调整机制。

铁路、公路等加强与国家有关部委、中国铁路总公司等央企、周边省市的衔接与合作，积极对上争取相关政策支持，统筹协调处理项目建设中的突出矛盾和难点问题，为项目建设提供保障和支持。

加强规划实施事中事后监管和动态监测分析，适时开展中期评估、环境影响跟踪评估和建设项目后评估，及时动态调整。

（三）加强要素保障，完善政策支持

加强资金保障，深化交通投融资改革，鼓励采用多元化市场融资方式拓宽融资渠道，增强可持续发展能力；充分激活市场作用，积极引导社会资本参与交通建设；加大财政预算资金对基础设施短板和公共服务弱项的支持力度，保障交通建设资金专项使用，强化风险防控。

加强用地保障，统筹保障规划预留及新增建设交通基础设施用地资源。

附表

1、规划高速公路一览表

序号	路线名称	行政等级	备注
1	滨保高速	国家高速	
2	长深高速	国家高速	现状
3	秦滨高速	国家高速	现状
4	津蓟高速	省级高速	现状
5	津宁高速	省级高速	现状
6	塘承高速	省级高速	现状
7	京津高速	省级高速	现状
8	宁静高速	省级高速	现状
9	唐廊高速	省级高速	规划
10	宁唐高速	省级高速	远景展望

2、规划普通国省道一览表

序号	路线名称	路线起终点及主要控制点	规划等级	行政等级
1	京环线	河北丰南界—宁河潘庄镇	一级	普通国道
2	山深线	河北丰南界—宁河城区—汉沽大田镇—清河农场	一级	普通国道
3	津榆线	京环线—外环线	一级	普通省道
4	津芦线	外环线—金钟线—滨玉线	一级	普通省道
5	津榆复线	津榆线—造甲城镇	一级	普通省道
6	滨玉线	汉沽城区南—河北丰南界	一级	普通省道
7	东金线	津芦线—东丽湖	一级	普通省道
8	梅丰线	九园线—河北唐山界	一级	普通省道
9	滨蓟线	汉沽—大北涧沽镇—宝坻	一级	普通省道
10	芦堂线	滨玉线—滨唐线	一级	普通省道
11	津汉复线	津汉线—滨玉线	一级	普通省道
12	黄海线	宝坻黄庄乡—津榆线	一级	普通省道
13	海清线	津芦线—滨海新区绕城高速	一级	普通省道
14	卫星线	津宝线—滨玉线—唐山	一级	普通省道

3、规划县道一览表

序号	路线名称	路线起终点及主要控制点	行政等级
1	丰李路	滨玉线—丰台镇—岳龙镇—丰南	县道
2	板张路	宝芦线—板桥镇—丰南	县道
3	东西线	津榆线—海北镇—宝芦线	县道
4	芦侓线	潮白河左堤路—侓口乡—大北涧沽镇	县道
5	产业大道	津榆线—津芦线	县道
6	润海道	民航学院片区—北淮淀示范镇	县道
7	兴海道	民航学院片区—北淮淀示范镇	县道
8	津宁辅道	民航学院片区—北淮淀示范镇	县道
9	永定新河北路	民航学院片区—首创片区	县道
10	经济园区路	津芦线—产业大道	县道
11	潘青线	宝坻—潘庄—造甲城镇	县道
12	潮白河左堤路	宝坻—侓口—北淮淀—滨海	县道
13	塘承西线	宝坻—东棘坨镇—海北镇—芦侓线	县道
14	黄青线	海北镇—津汉路	县道
15	马江线	梅丰路—芦侓线	县道
16	宝芦线	宝坻—芦台—芦侓线	县道
17	还乡河东线	滨玉线—丰台镇	县道
18	西大寨路	岳龙镇—还乡河东线	县道
19	李岳线	唐山—岳龙镇	县道

宁河现代化综合立体交通网规划（2022-2035 年）

20	牛津布路	七里海镇—滨蓟线	县道
21	大北线	芦蓟线—津榆线	县道
22	津汉复线	山深线—新区塘汉快速	县道
23	津汉三支线	山深线—津汉复线	县道

4、“十五五”期间近期建设项目库

序号	项目名称	行政等级	建设内容及规模	建设地点	投资类型	项目进展情况	纳入国家级、省级专项规划名称	项目前期工作完成情况	开工年份	建成年份	近期（2024-2025 年）	中期（2026-2027 年）	远期（2028-2030 年）	总投资（亿元）
1	京环线（宁河桥北街—唐山汉沽管理区）改线工程	国道	工程起于宁河区桥北街小王御史村，止于滨玉公路。全长4.8公里，其中天津段2公里，河北段2.8公里。双向四车道，一级公路标准	宁河区	政府投资	项目前期	《国家公路网规划（2022-2035 年）》	已立项	2026	2028	√			8.21

宁河现代化综合立体交通网规划（2022-2035 年）

2	G112 京环线（芦台经济开发区和汉沽管理区）拓宽工程	国道	工程全长 26 公里，包括芦台开发区段 17.3 公里，汉沽管理区 8.7 公里，双向四车道，一级公路标准	宁河区、唐山芦台经济开发区	政府投资	项目前期	《国家公路网规划（2022-2035 年）》	未立项	2026	2028	√		12
3	宁塘公路（津榆公路-卫星公路）工程	省道	全长 9.5 公里，双向四车道，一级公路标准	宁河区、唐山芦台经济开发区	政府投资	项目前期	天津市公路“十四五”规划	未立项	2026	2028	√		6
4	卫星公路拓宽一期工程	县道，远期规划为省道	全长 7.3 公里，双向四车道，一级公路标准	宁河区	政府投资	项目前期	天津市公路“十四五”规划	未立项	2028	2030		√	4.6
5	梅丰公路（滨玉公路—宝芦公路）工程	省道	全长 4.6 公里，双向四车道，一级公路标准	宁河区	政府投资	项目前期	天津市公路“十四五”规划	未立项	2028	2030		√	3

附图

- 1、铁路系统规划图
- 2、轨道系统规划图
- 3、高速公路系统规划图
- 4、公路系统规划图
- 5、近期建设项目分布图