

《广州市萝岗区交通规划》基础资料¹

区位与行政范围

萝岗区位于广州市东郊约 30 公里处，与白云区、天河区、黄埔区、增城市和从化市五个行政单位交界。区内交通干线密集，东二环高速公路、广深高速公路、广惠高速公路、广汕公路、广深公路、广园东路、广深铁路等构成四通八达的路网体系。从区内穗港客运码头通过珠江航道到香港约 55 海里。

萝岗区行政范围包括广州开发区（西区、东区、永和区、科学城）、萝岗街、镇龙镇、九佛镇、黄陂农工商公司、岭头农工商公司、玉树村、笔岗村（具体区域范围见表 1-1），总面积 390km²。（西区不包括黄埔新港、东江码头与大濠沙用地约 3 km²用地，萝岗不包括云浦工业区工业用地部分）。2004 年底萝岗区居住人口 26.1 万，其中户籍人口 15.3 万人，登记外来居住人口 10.8 万人。另有区外通勤人口约 5 万，主要集中在开发区西区。

注：从白云区划出萝岗街道办事处区域和钟落潭镇红卫、凤尾、浦心、蟹庄、枫下、佛朗、燕塘、莲塘、山龙、重岗、黄田、何棠下、迳下、长庚 14 个村委会和九佛、穗北两个社区居委会的区域。从黄埔区划出夏港街道办事处、荔联街道办事处的笔岗居委会、穗东街道的东基和西基两个自然村，天河区新塘街道办事处的玉树村，增城市中新镇的镇龙居委会和镇龙、迳头、九楼、大坦、麦村、金坑、均和、福洞、福山、大涵、汤村、旺村、洋田、新田 14 个村，新塘镇的贤江、新庄、永岗、禾丰 4 个村。加上广州开发区范围，共同组成萝岗区。

萝岗区发展定位

华南现代制造业与高新科技产业基地，创新基地；保税加工与现代物流中心；发达的现代服务产业与适宜的城市居住生活区；现代高新农业研发与种植基地。

人口发展规划

规划至 2020 年萝岗总人口 76.5 万，其中城市居住人口 65.2 万，村庄居住人口 11.3 万。城市化水平达 82%。

¹ 节选自《广州市萝岗区区域发展规划》

表 1 2020 年萝岗区人口预测表 单位：万人

地区	本地居住人口		
	城市居住人口	村庄居住人口	小计
萝岗中心城区	21	2.4	23.4
黄陂一天鹿湖地区	6.7	1	7.7
科学城	5.7	1.6	7.3
永和	4.5	1.3	5.8
东区	3.4	1	4.4
西区	4.4	--	4.4
镇龙	10.3	2	12.3
九佛	9.2	2	11.2
萝岗区总计	65.2	11.3	76.5

根据对各区用地时序的分析，结合远期规划，确定各区近期人口规模预测如下表。

表 2 2010 年萝岗区人口预测表 单位：万人

地区	本地居住人口		
	城市居住人口	村镇居住人口	小计
萝岗中心城区	9.2	2.3	11.5
黄陂一天鹿湖地区	3.6	0.9	4.5
科学城	2.7	1.9	4.6
永和	2.8	1.2	4.0
东区	2.5	1.0	3.5
西区	4.4	--	4.4
镇龙	4.5	2.6	7.1
九佛	3.2	2.6	5.8
萝岗区总计	32.9	12.5	45.4

综合交通规划

1. 萝岗区现状交通与特征分析

1.1 现状交通概况

依托广州东部地区的交通网络，拥有良好的对外交通条件。其陆路距深圳 120 公里，水路距香港 65 海里，距亚洲枢纽机场——广州新白云机场约 50 公里。广深铁路有支线经萝岗区直通码头；黄埔新港位于萝岗区西区，年吞吐能力超过 1500 万吨；穗港客运码头有高速快船往返于萝岗区与香港，单程仅需 1 小时 50 分钟。

1.1.1 道路网建设情况

道路是广州萝岗区交通出行的主要载体，包括高速公路、城市快速路和一般公路以及城市道路。1991~2000 年，萝岗区新建成道路 60 条。其中西区 24 条，东区 29 条，永和区 7 条，总长度 51.6 公里。其中主干道新增 14 条，总长度为 34.1 公里。

1991—2000 年，萝岗区新建成桥梁 2 座。墩头涌大桥——联系西区及珠江钢厂的一条重要桥梁；另一座是湾尾桥——区内城市主干道，横跨永和河，连接永顺大道和民兵路。另外，修建了永和隧道，改善了永和片区的对外交通条件。

1.1.2 铁路

铁路交通主要有广深铁路，沿天河—黄埔区—沙埔—仙村—沙庄一线方向，穿越广州萝岗区东区组团。此外在西区组团还有与广深铁路相连的新沙铁路和通往黄埔新港的疏港铁路。

1.1.3 城市轨道交通

萝岗区目前尚无开通的轨道交通线。原规划地铁四号线，从南沙到科学城，建议延伸到萝岗和永和片区，连接广州市区与萝岗区，形成贯穿萝岗区东西方向的大容量交通通道。四号线全线规划在 2010 年全部建成。规划的轨道交通九号线经过蟹山、萝岗区的东区和南岗，并延伸到新塘。

1.1.4 港口

水运交通主要是沿珠江和东江的内河航运。萝岗区西区的黄埔新港是华南最大的港口之一，由新港港务分公司经营管理。黄埔新港作业区主要由广石化石油码头、西基码头和黄埔新港码头等组成。港区内有 10 股装卸铁路，与京广、广深铁路相连，公路、水路四通八

达。公司拥有 2~3.5 万吨级专业散粮、散肥、石油及杂货泊位 7 个，港作码头 6 个，岸线总长 1223.7 米；各种装卸机械 189 台，大型仓库 13 座，库场面积 19 万平方米，其中散粮圆筒仓容量为 35616 立方米，大屿山锚地可同时靠泊 5~15 万吨级原油、成品油和散货船舶作业，年完成货物吞吐量超过 2300 万吨。另外，还有一些企业码头，如广石化码头、黄埔电厂码头、船厂码头等。

1.1.5 公共交通

萝岗区公共交通近几年发展迅速（见表 11-1），到 2004 年，有 23 条公交线路，线网总长 302.5 公里，年客运量达 6012 万人次，公交线网密度为 1.39 公里/平方公里。总体上，萝岗区现状公交线网密度相对较低，与《城市道路交通规划设计规范 GB 50220-95》（以下简称《规范》）推荐的非城市中心区 2.5 公里/平方公里、城市中心区 3~4 公里/平方公里的密度指标还有很大差距，有待于进一步提高。根据萝岗区 2004 年 4 月底的公交线路统计资料，按照《规范》的折算标准，得出现状萝岗区内配置的标准车数应为 160 辆左右。根据《城市公共交通站、场、厂设计规范》，在用地特别紧张的大城市，公共交通首末站、停车场、保养场的用地可按每辆标准车用地不小于 200 m² 综合计算，萝岗区现状 160 辆标准车至少需要站场面积为 160×200=32000 m²。而目前萝岗区所有站场面积仅有 6506 m²，可见萝岗区目前站场缺口率达 80% 左右。尤其缺乏公交枢纽站场和停车保养场。另外，萝岗区公交线路重复系数相对较高，说明一些路段上公交线路相对集中，线网布局有待优化。在本次规划中，要加强对公交站场的规划，预留出远期的站场用地，并对公交线路布局提出合理建议。

图 11-1 萝岗区机动车保有量分析图

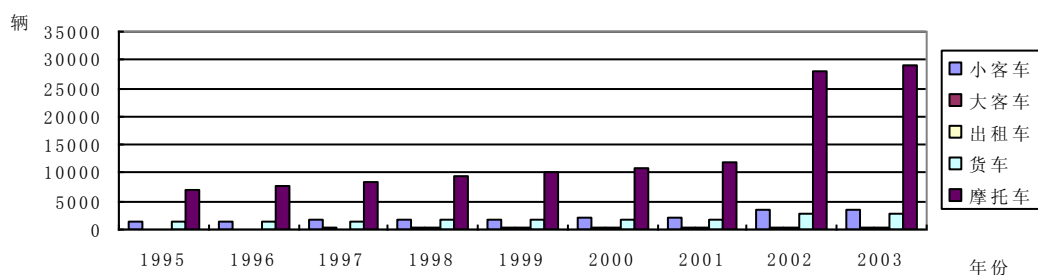


表 11-1 萝岗区公交线路近几年发展情况

年份	线路条数	线路总长度 (km)	年客运量 (万人次/年)
2000	8	104.3	1538
2001	10	137.2	2069
2002	12	160.4	2538
2003	16	227.1	4302
2004	23	302.5	6012

1.2 现状交通特征与问题分析

1.2.1 萝岗区与广州核心区间主要交通干道交通量分析

表 11-2 广州核心区与东部地区之间 12 小时交通转换

(单位: 标准车)

名称	东至西	西至东	合计	高峰小时饱和度	分布比重 (%)	上年合计
广园东路	48427	55233	103661	0.91	41.5	83095
中山大道	27657	25653	53310	0.87	21.3	50201
黄埔大道	47053	31800	78853	0.86	31.5	69825
新港东路	6586	7556	14142	0.34	5.7	8711
合计	129732	120243	249965	0.81	100.0	211832

资料来源:《2003 广州市交通发展年度报告》。

从上表 11-2 数据可以看出,广州东部与广州核心区之间主要交通干道上 12 小时交通转换总量为 246857 辆,折合标准车 249965 辆。高峰时段总体饱和度为 0.81,服务水平尚可,各道路的服务水平也均在可接受范围内。

1.2.2 内部主要道路交通特征分析

(1) 道路网结构特点

东西方向比南北方向高等级路较多,与城镇空间拓展方向基本一致。围绕各片区中心形成小区域范围的路网。科学城、东区两个片区的路网已经连接成一体。西区和永和明显各自形成一个相对较为独立的局域路网。原开发区与镇龙、九佛之间缺乏快速联系通道。萝岗片区及其以北的区域支路密度低。由高速路、城市快速路以及部分城市主干道相连,形成一个高等级道路的交通网络。道路立交工程只有 7 个,主要集中在高速路上。

(2) 萝岗区机动车现状分析

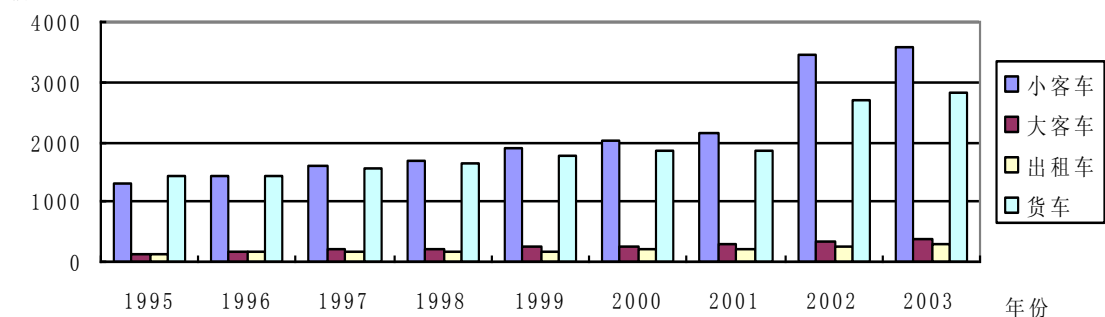
萝岗区 1995~2001 年机动车增长速度较为平稳,随着萝岗区用地规模不断扩大,机动车数量有了显著的增长。其中摩托车占了机动车的主要比例,其次是小客车和货车,大客车和出租车相对较少。根据统计截至 2003 年底,萝岗区人均占有机动车辆数为 0.256 辆/人,摩托车人均占有量为 0.206 辆/人,小客车人均占有量为 0.025 辆/人,大客车人均占有量为 0.0047 辆/人。近几年萝岗区机动车保有量增长情况见下表 11-3。

表 11-3 1995~2003 年萝岗区机动车保有量交通运行状况与特点 单位: 辆

车型 年份	机动车	小客车	大客车	出租车	货车	摩托车

1995	10000	1290	130	130	1450	7000
1996	10985	1430	160	150	1445	7800
1997	11980	1580	195	165	1540	8500
1998	13055	1700	225	180	1650	9300
1999	14080	1880	250	185	1765	10000
2000	15315	2010	270	200	1835	11000
2001	16510	2145	300	215	1850	12000
2002	34745	3450	350	255	2690	28000
2003	36053	3568	385	282	2818	29000

图 11-2 萝岗区机动车保有量分析图 (不包含摩托车)



现状区内城市道路交通供求矛盾不突出，主要是因为交通出行总量不大、强度不高。交通出行高峰主要集中在两个上班时段，一是 7:00~8:00，占 24 小时出行量的 57.64%；另一是 13:00~15:00，占 24 小时出行量的 34.61%，具有明显的周期性。

居民出行特征分析

萝岗区居民出行方式一般可分为步行、自行车、助动车、公交车、出租车、摩托车、私家车、单位小车、单位大车和其它等十种。萝岗区居民出行方式结构见下表 11-4。

表 11-4 不同出行方式出行量的比例

出行方式	步行	自行车	公交车	出租车	摩托车	私家车	单位小车	单位大车	其它	总和
比例(%)	26	19	22	1.16	13.8	4.44	4.8	6.6	2.2	100

资料来源：《广州开发区公共交通规划研究报告》，华南理工大学，2004。表中数据不包括镇龙、九佛数据。

从表 11-4 中可以看出，步行出行比例最高，达 26%；其次是公交车，比例为 22%；然后是自行车，比例为 19%，非机动车出行比例达到 45%，机动车出行比例为 55%。在机动车出行中，摩托车在公交车后排第二，比例是 13.8%；然后是单位大车，比例为 6.6%；余下依次为单位小车、私家车、出租车，相应比例分别是 4.8%、4.44%和 1.16%。

1.2.3 萝岗区主要交通问题分析

在对萝岗区交通现状资料分析的基础上，总结得出以下几点问题：

(1) 道路功能结构不明晰，难以组织起高效通行的交通流。缺少城市主干道与次干道，以及与快速路、高速路衔接集散性道路。

(2) 区域性道路系统现状对萝岗区用地分隔现象比较严重，导致萝岗区内部交通联系缺失。

(3) 支路网络不完善，存在断头路，路网的可达性有待于进一步提高。

(4) 交通出行结构不合理、摩托车比重过大。2007年广州全面禁摩，应该考虑这一过程对萝岗区交通发展的影响。

(5) 除了科学城和东区外，其他片区之间现状低等级道路交通路线很少，高等级道路线布局较疏，有待于进一步加强。这主要是由于原来萝岗区用地规模小，经过近几年跳跃式发展，造成用地分散布局，而道路建设的步伐滞后，最终导致现在的交通网络格局。

(6) 萝岗片区的路网密度低，没有形成规模，并与永和、科学城、东区以及镇龙、九佛之间的联系不紧密。

(7) 机动化程度加剧。一是汽车产业的发展促进了萝岗区汽车保有量的增长；二是从各国经济发展的经验来看，当一个国家人均 GDP 达到 3000 美元~10000 美元时，将进入汽车消费的快速增长期，去年广州的人均 GDP 达到了 4568 美元；三是“公车私用”使国家每年支付 1400 亿元的高昂代价，也需要通过用车改革、发展私人小汽车改变这个不合理的现状。上述因素都促进了机动化进程。

2. 萝岗区交通发展战略规划

2.1 指导思想

广州萝岗区的交通发展战略应在广州城市既定的城市发展战略指引下，以“开拓、引导、服务”作为交通规划指导思想。

开拓——通过交通的规划建设，打破原有空间格局，实现萝岗区带动区域整体发展的目标。在开拓中要落实广州“东进”的城市空间发展战略，拓展萝岗区的发展空间。

引导——引进 TOD 模式，培育交通吸引中心和大容量的交通通道，并在通道两侧本着“经营城市”的理念进行土地开发。利用土地开发的资金再投入到交通建设中，建立交通发展与用地开发之间相互引导促进的关系。

服务——萝岗区的交通战略规划就是要为城市的交通服务，引导萝岗区空间拓展，为人的出行和产业发展服务。

2.2 交通发展战略

2.2.1 交通战略规划的内容

在交通系统战略规划这一阶段需要决策的主要内容有：交通发展的基本目标及政策、交通方式构成、路网与主要交通通道的基本格局等问题。本文主要从上述三个方面对萝岗区的交通发展战略进行阐述。

2.2.2 交通规划目标

以萝岗区行政区划与功能定位调整（由原来的“经济功能区”变成既适宜创业、又适宜居住的“新城区”）为契机，开展新一轮的交通规划，建立起与萝岗区功能地位相匹配的、多层次、高效的综合交通体系，在满足交通需求的同时，更加突出萝岗区在“开发”过程中交通对区域发展的引导作用。强化广州作为交通枢纽、物流、客流中心的地位。使交通作为区域空间发展的支撑要素，更好地落实萝岗区规划确定的发展目标与广州市“东进”战略，并为当前萝岗区交通重大基础设施建设提供决策依据，最终提升萝岗区的城市综合竞争力。

2.2.3 交通方式构成

萝岗区交通构成如下图所示。出行构成比例见表 5 所示。其中步行和公共交通是萝岗区主要交通出行方式。

图 11-3 萝岗区主要交通构成图

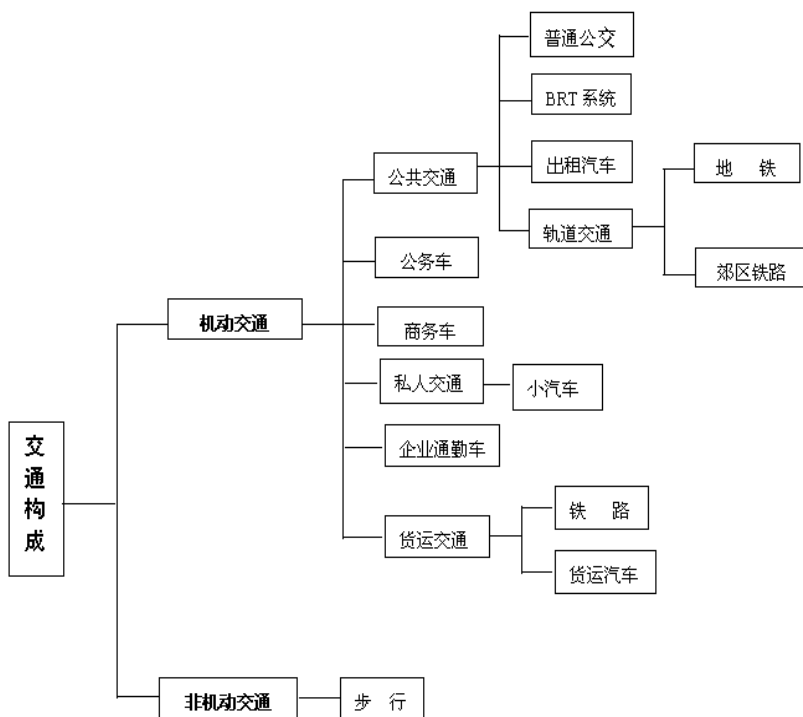


表 11-5 萝岗区规划年居民出行方式结构比例建议值（单位：%）

出行方式 年份	步行	自行车	公交车	出租车	摩托车	私家车	单位小车	单位大车	其它
2010 年	27.0	17.0	24.5	2.8	11.2	5.5	4.6	5.2	2.2
2015 年	28.0	15.1	26.5	3.6	9.3	6.5	4.5	4.3	2.2
2020 年	29.8	12.5	29.0	5.5	7.1	7.7	4.0	2.9	1.5

注：表中数据不包括九佛、镇隆数据。

2.2.4 交通网络结构与交通通道布局

交通网络结构：主要由道路网和轨道线网构成。道路网骨架由高快速路的“五横两纵”以及城市主干道构成，其它支路构成基础性路网；轨道交通由四、五、六、九、南北线 1 和南北线 2、市郊铁路和广深线构成“六横两纵”的结构。各交通网相互叠加在一起形成的不规则网状结构，道路之间有部分代替功能，交通出行路径具有可选择性。

交通通道布局：在宏观层面上要与萝岗区空间发展格局、用地性质、产业布局以及交通区位相协调。客运通道布局强调以轨道交通为通道核心，引导土地开发利用；并以现状路网为基本构架、与客流量分布情况相协调；货运通道布局强调与货运线路分布相协调，避免线路直接穿越萝岗区中心区。

【货运通道】规划广园东路、广深铁路一线和广深公路为主要货运通道，分流广州主城区—萝岗区—新塘一线方向客货运输交通量，并提高交通运输能力。向南连接港区、向东连接新塘工业区、向北连接萝岗区东区以北地区。

【客运通道】规划广园高速、广深高速和地铁四号线作为快速、大容量的客运交通走廊，一方面加强萝岗区与广州之间的联系，另一方面促进萝岗区向东部发展，实现“东进”的广州城市空间发展战略。

另外，规划萝南路与广汕——永九路一线既是客运通道，也是货运通道，主要承担萝岗区的南北向客货运联系。

3. 区域交通系统规划

3.1 港口

港口的发展要强调充分依托珠江三角洲水网，加强航道整治和疏浚建设工作，完善港口的集疏运网络，积极拓展港口陆向腹地，以适应社会经济的发展对港口运输能力扩大的需求。将黄埔新港作业区规划为以内贸集装箱运输为主的综合性港区，结合广州萝岗区与广州石化建设物流仓储基地、集装箱装配基地等。主要的客货运港口有：

【黄埔新港码头】规划新建 9# 集装箱泊位，其它现有码头陆域布局原则不变，都是在现状基础上进行适当改造。1# 泊位为专业散装粮食泊位，规划经技改后接卸能力为 200 万吨，

综合通过能力达 350 万吨；2# 泊位为散装化肥专用泊位；3#～5# 泊位为杂货泊位；6#～9# 泊位为集装箱专用泊位，集装箱通过能力可达 80 万 TEU，将逐步发展成为以内贸集装箱运输为主的作业区。

【西基码头】规划成为广州港的专业化煤炭码头，主要为港区后方的恒运、黄埔电厂及珠三角地区小型燃煤电厂提供煤炭运输服务。现状 2 个 3.5 万吨级的卸船泊位经过多次技术改造，卸船能力已达 600 万吨，与新沙港 1# 泊位共同承担煤炭装卸任务，可以满足今后煤炭运输量增长需求。

【广石化油码头】包括 2 个 2.4 万吨级泊位，原作为接卸广石化进口原油的码头，由于广石化进口原油运输方式改变（改为管道运输），现承担恒运、黄埔两电厂所需燃油的接卸和广石化成品油装船业务。码头的规模与平面布置维持现状可以满足未来年需求。

【东江口岸】由于未来年黄埔老港客运码头将被取消，东江客运口岸作为广州东部地区唯一的对外口岸，承担着广州东部地区对外水上客运任务，因此规划将其列为广州市市级水上客运港之一。规划用地规模约为 22 公顷，岸线长度 840 米，码头水深—6 米。

【穗港客运码头】是面向港澳地区的客运码头，规划仍将保持面向港澳的特色。随着东部产业的扩展壮大以及中国加入 WTO 后经济的进一步国际化，国际人员往来会频繁，穗港客运码头在国际人员交流中的作用会扩大。

3.2 铁路

（1）广深铁路

规划新建广深铁路第四线，实现客货分流。广深铁路市郊列车广州站至南岗站线路全长约 30km，拟通过现状沿线铁路站场的改造，担负起城市公共交通功能，初步拟定 10 座车站，在黄埔区境内设有横沙、石化总厂，在萝岗区内有笔村、南岗站。

【笔岗站】为市郊铁路中间乘降站，站场总面积约 9 公顷。

【南岗客货运混合站】规划站场总占地面积 32.4 公顷。规划提高其货运站等级至四等站，货运量 40 万吨，同时规划为市郊铁路站，增设客运设施。规划在南岗站南布置 32 公顷货运场地，定位为广州东部地区的大型综合铁路货场，拟通过良好的铁路与公路运输条件，为周边地区提供货运物流服务，规划年货物周转量为 500 万吨。

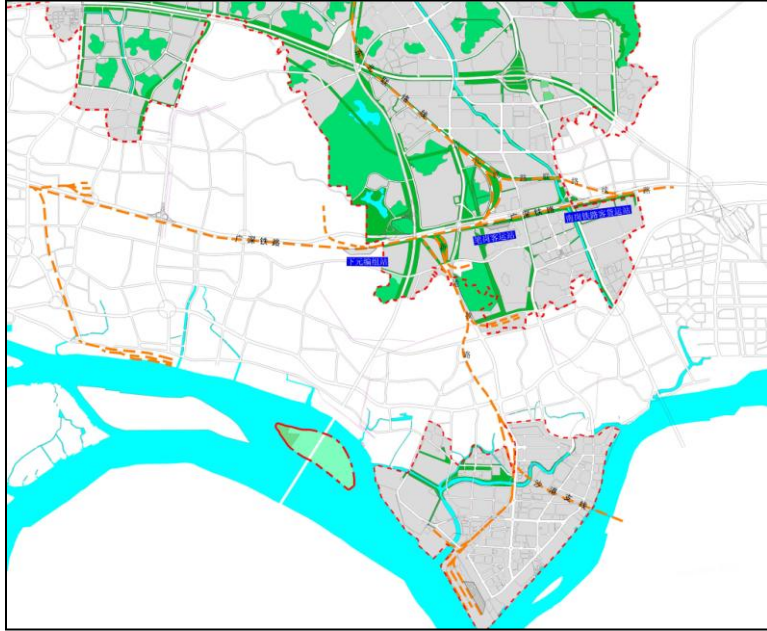
【黄埔新港铁路运输的专用货运站】黄埔新港铁路运输的专用货运站，规划面积 10～12 公顷。

【编组站】广深铁路夏园编组站位于萝岗区外围笔岗村西侧，是广州市两个辅助编组站之一，担负广九铁路货运编组疏解任务。规划日编组能力 5000 辆，有货运支线连接至西区内黄埔新港。

（2）东北联络线

线路走向为：从江村编组站接出，经火村等地后并入广深铁路，进入新塘及夏园。其作用主要是疏解广深线与夏园地区的直通货流，线路长 7.1 公里。东北联络线在萝岗区内没有专门设置站场，可以考虑与广深铁路站场结合使用。

图 11-4 萝岗区铁路线路与站场规划图



(3) 广深城际铁路

【线路走向】根据《广州市轨道交通线网推荐方案》中广深线的方案，线路以蟹山为起点，经过萝岗区西区，向东莞市莞城方向延伸。全长 11.1 公里。

【客运站规划】在广深线与五号线和南北线交汇处，即东辉广场东、东江大道附近分别设置乘换枢纽。每处占地 0.5 公顷。

3.4 高速公路

规划“四横一纵”的高速路网络格局。

“四横”——广河高速、广惠高速、广园路和沿海高速。广河高速在萝岗区北部，西联华南快线，穿过镇龙，连接河源方向。广惠高速在萝岗区中部，在与东二环交汇处向东，经过萝岗和永和南部，与新新公路交汇后，向惠州方向延伸。广园路东西向经过黄埔和东区，并在东二环、萝南路上设有立交，实现互通。沿海高速公路在萝岗区南面，由西向东几乎平行于广园路进入萝岗区，与萝南路交汇后，沿萝南路方向向东莞、深圳方向延伸。

“一纵”——东二环高速。南北方向经过萝岗、科学城，是萝岗区纵向主要的交通通道。

高速路网加强了萝岗区与广州市主城区、白云区、番禺片区、东莞、深圳以及新塘之间的交通联系。

3.5 公路站场规划

根据萝岗区交通发展战略定位，统筹考虑道路运输和水运、客运与货运对交通站场布局规划的要求，综合设置货运场站，目的是为了对交通运输实施统一的市场化管理与调配，提高运输效率。

3.5.1 规划原则

在具体规划时，应遵循如下原则：

- (1) 综合考虑城市客货流的主要产生和吸引点以及客货运交通通道的布局，采取“分流、汇流”相结合的手段，合理利用道路资源；
- (2) 公路站场应布置在城市中心区外围，并具有良好的交通区位条件，以便于客货运交通迅速集散；
- (3) 站场出入口应尽量避免设置在城市主干道上，以免影响正常交通流；
- (4) 货运站场设置时应考虑与规划物流园区或中心的有机结合，与萝岗区的交通运输企业站场分布情况相协调整合。规划中强调降低货物流整体的运输成本。

3.5.2 客运站场布局规划

根据萝岗区发展定位，萝岗区公路客运大部分功能逐步将被城市公交系统所代替。从整个区域需求角度考虑，考虑与周边站场协调利用，规划在萝岗建设1个客运站，选址于开创大道与东二环高速交汇处西部，常岗岭东侧，规划按一级站标准建设，站区用地面积3.0公顷，设计旅客日发送能力为1.8万人次。

3.5.3 货运站场布局规划

货运站场规划建设是发展物流业的重要平台，也是支撑萝岗区产业规模不断扩大的要素之一。综合考虑萝岗区用地、产业布局与规模、货运状况，规划在萝岗区主要的货运站场由1个物流园区和2个货运站构成，形成多个与内外部货运联系紧密的集散、转换节点，达到内部衔接、外部联运的目的。规划的具体站场情况如下：

【东辉物流园区】位于西区的东辉广场，主要为西区制造工业企业、港口以及过境货物运输与周转服务，也是物流产业企业集中区。设计年吞吐量250~300万吨。

【省外运东江站货运站】位于西区南部江边，主要承担萝岗区对外集装箱运输业务，规划按一级货运站标准建设，占地面积为8公顷，设计年吞吐量80~100万吨。

【科学城公路货运站】位于科学城西部，广汕公路与萝南路交汇处附近。规划按二级货

运站标准建设，占地面积为 7 公顷，设计年吞吐量 60~80 万吨。

4. 城市道路交通系统规划

4.1 规划原则

(1) 最大限度利用现状道路资源。通过对现状道路升级改造来解决萝岗区交通问题，尽量减少新建道路占地、环境污染、拆迁等问题。

(2) 分流渠化。主要包括人与车、机动车与非机动车、客货运输、过境交通与城市内部交通之间交通分流与渠化。

(3) 与用地规划相协调的原则。

(4) 一体化、标准化设计原则。实现区域内交通一体化设计，理顺道路系统级配与功能、断面与通行能力匹配关系，保证交通流的顺畅、连续。

4.2 萝岗区道路交通系统规划

规划萝岗区城市快速路形成“两横两纵”的格局，“两横”从北至南分别为广汕公路和广园路；“两纵”是指萝南路（开泰大道）和永九快速。快速路贯穿萝岗区各片区，承担片区间快速联系功能。规划永九快速路向南经镇龙—永和隧道连接永和开源大道，可快速到达科学城及新塘。向北经镇龙、九佛后连接新广从，并建议继续向北连接平步快速路（省道 118），进而快捷到达新白云国际机场。

城市主干道是萝岗区内部交通出行的主要载体，也承担对外交通功能。规划的城市主干道加强了萝岗区各片区之间的交通联系，满足各片区内部大量的日常生活出行需求。萝岗区城市道路骨架系统具体见表 11-6 所示。

表 11-6 萝岗区城市骨架道路一览表

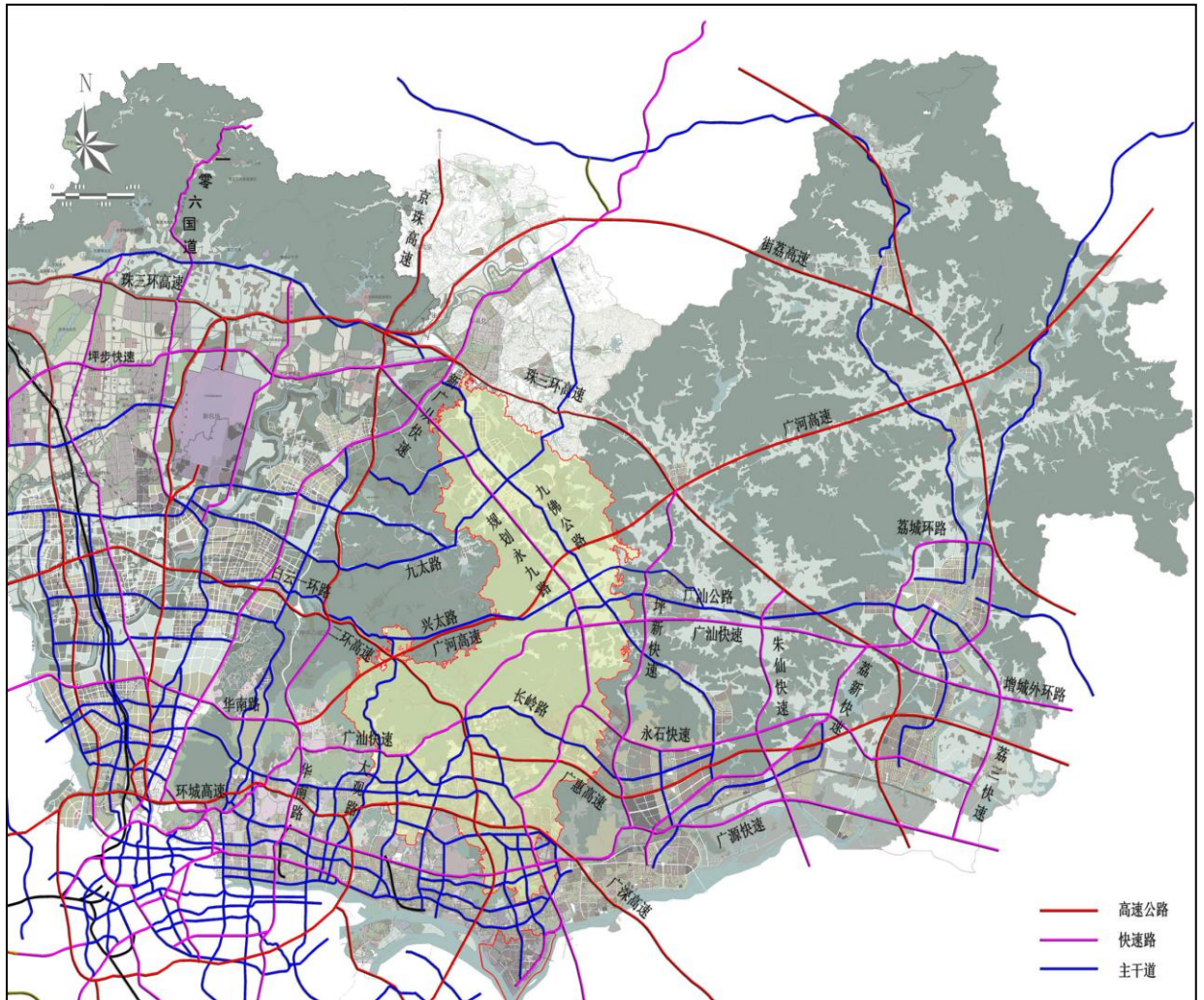
城市快速路	主干道
广汕路、 萝南路(开创大道)、 广园路 永九路	永顺大道、永和大道(开源大道)、永安大道、科永大道、大观路、新新公路、广深公路、科学大道、珠吉路南段、丰乐路、开泰大道、科东大道、夏港大道、三横路、珠吉路北段、东江大道、骏达路、西基路、金碧路、东鹏大道、志诚大道、新业路、新元路、骏成路并向西延至丰乐路、九佛公路、新泰路、广汕路镇龙段、九太路、佛秋路以及九佛南部的两个“半环路”

城市次干道对城市干道系统具有补充作用，在萝岗区兼有交通和生活性双重功能。城市次干路的规划都是在各片区的城市主干道结构条件下，围绕各片区中心地带进行布设，主

要满足各片区内部交通出行的需求。

规划期末，萝岗区中心城区道路广场用地面积将达到 1573.4 公顷，占规划城区建设用地总面积的 13.64%，人均用地为 25.38 平方米；建成城市干道系统总长为 497 公里，干道网密度达到 3.75 公里/平方公里；城市支路网密度达到 4.52 公里/平方公里，城市中心区支路网密度可达到 11.82 公里/平方公里左右。

图 11-5 广州东部地区主骨架路网规划图



从上述指标看，萝岗区中心城区的人均用地指标偏高，这一是由于萝岗区工业用地比例较高，人口规模比一般建城区要小；二是萝岗区道路交通系统要兼有疏港功能，需要保证较大的道路网规模；三是萝岗区仍在深入发展，人口会进一步集聚，人均用地指标偏高也是规划适当超前原则的需要。

4.4 萝岗区客货运道路系统规划

规划的目的：减少客货运之间相互干扰，节省出行耗时，为物流、运输等企业创造一个高效的运营平台。

表 11-7 萝岗区客货运道路系统规划

客运道路系统		货运道路系统	
一级通道	二级通道	一级通道	二级通道
(1)开发区内的所有高速公路	(1)罗南路(2)三横路	(1)开发区内的所有高速公路	(1)永和大道(2)三横路
(2)永顺大道(3)科东大道	(3)朱吉路(4)丰乐路	(2)罗南路	(3)科学大道(4)夏港大道
(4)夏港大道(5)广深公路	(5)永和大道(6)田园路	(3)广深公路	(5)东江大道(6)科东大道
(6)广汕公路(7)九佛公路	(7)新丰路(8)科学大道		(7)科永大道(8)开泰大道
(8)永九公路	(9)开泰大道(10)可永大道		(9)大观路及其北沿线
	(11)禾丰路及其延长线		(10)朱吉路
	(12)大观路及其北沿线		(11)九佛公路
			(12)九太路—佛秋路

4.5 道路断面控制规划

4.5.1 红线控制

根据规划道路的功能、等级及未来可能的交通量，确定城市道路断面、红线宽度和相应车道数。

【高速路】设计时速为 80~120 km/h，红线宽度 60~80 米（东二环部分路段控制 80 米）；横断面规划为双向 4~6 车道，一般采用两块板形式，两侧设置硬路肩，全封闭控制出入；在穿越城区段，一般采用高架路的形式，通过立交工程实现高速路网与其它等级道路互通。

【快速路】设计时速 80km/h，红线宽度在城区一般控制在 60~80 米；横断面规划双向 4~6 车道，一般采用两块板形式，两侧可设置硬路肩；在穿越各片区段需在单侧或两侧设置辅路，辅路红线宽度单侧为 20 米，道路等级为支路。

【主干道】分为交通性主干道与生活性主干道，其中，交通性主干道设计时速 60km/h，生活性主干道设计时速为 50 km/h，主干道红线宽度控制在 40~60 米。交通性干道横断面规划双向为 6~8 车道，建议以两块板形式为主，主要承担小汽车通行，在城市中心区局部地段可采用四块板形式；生活性干道横断面规划双向为 4~6 车道，以三块板或四块板形式为主。

【次干道】设计时速 40km/h，红线宽度 26~40 米；横断面规划双向为 4 条车道，以两块板或三块板形式为主。

【支路】设计时速 30km/h，红线宽度控制在 26 米以内，主要由 20 米、15 米及 15 以下的红线宽度道路构成；横断面规划双向为 2~4 条车道，以一块板形式为主。

对于上述道路红线控制标准，新建道路建议采用上限值，对于已有道路红线控制标准

不小于下限值。

4.5.2 建筑物后退道路红线导控

为保障城市道路建设的标准化和规范化，规划新建道路两侧建筑物应沿道路进行统一后退。后退由规划红线两条边线分别向外，建（构）筑物后退范围内应设置绿化，不得建设永久性或临时性建（构）筑物。后退距离应符合如下标准：

【城市高速路】位于发展区边缘的高速公路两侧各后退 80~100 米，穿越发展区内部的区段两侧各后退 50 米，规划为绿地，并控制 50 米的低密度发展区。

【快速路】位于发展区边缘区段两侧各后退 50~80 米，城区段根据周边地区发展需要而定，一般后退距离每侧不少于 20 米；

【主干道】两侧控制各后退 10 米以上；

【次干道】两侧后退距离控制在 5 米以上；

【支路】两侧后退距离控制在 3~5 米之间的范围。

4.6 交叉口控制规划

道路交叉口、尤其立交是道路交通设施中的重要建设内容，是提高路网可达性、交通分流和转换的重要工程措施。在萝岗区的道路开发建设中，提前规划预留立交、交叉口渠化设计的用地，以减小未来年立交工程的拆迁量。在本规划中给出控制要求。道路交叉口的一般规划原则如下：

(1) 交叉口规划要求根据路权优先的原则保障主要道路交通流的畅通；

(2) 合理设置立交，立交的规划必须从整体考虑，最大限度发挥立交的效益，避免孤立地进行立交设计，将交通矛盾转移；

(3) 主要道路的交叉口必须考虑渠化设计，以增加交叉口的通行能力；

(4) 一次规划、分段实施的原则。

根据城市道路网的功能和等级划分，原则上交叉口形式按《规范》设置：立体交叉口的设置按相交道路的等级及道路交通量而定，在立体交叉设置时，应严格控制立交的数量及交叉口间距，一般而言，城市主干道开口间距不小于 1.0 公里；快速路与城市主干道相交，交叉口间距控制在 1.5~2.0 公里。

表 11-8 交叉口控制形式

道路等级	高速公路	城市快速路	一级主干道	二级主干道	支路
高速公路	A	A	A	—	—
城市快速路	—	A	A	A	—
一级主干道	—	—	A 或 B	B 或 C	B 或 D
二级主干道	—	—	—	C 或 D	C 或 D
支路	—	—	—	—	D 或 E

注：A—立体交叉；B—展宽式信号平交；C—平面环交；D—信号平交；E—无控平交。

4.7 广场规划

城市广场是市民活动、人流集散和交通组织的重要场所，主要可分为公共休闲广场、交通集散广场两类。规划至 2020 年，萝岗区共需设置交通性集散广场 8 公顷左右，公共游憩集会广场 7 公顷左右，总共规划广场用地为 15 公顷左右。在上述指标控制下，协调用地以及城市景观因素，萝岗区主要规划广场如下：

表 11-9 萝岗区主要广场规划一览表

所在片区	名称或建议选址	规划控制面积 (公顷)
西区	原开发区管委会西北角	3.0
西区	在黄埔新港客运码头附近	2.0
萝岗	水西南行政体育文化中心	2.5
科学城片区	市民中央广场	2.5
科学城片区	朱吉路东、广深高速南	2.0

4.8 停车场规划

停车场规划主要分两部分内容，一是停车配建指标控制，二是社会停车场规划。城市停车以配建停车为主，以集中式公共停车为辅。公共建筑配建停车场、库的停车位在满足自身需求的前提下，应尽可能向社会开放，提高其利用率。

4.8.1 配建停车规划

以广州市建筑物停车配建标准为基础，参照深圳停车配建标准，并结合萝岗区目前实际的停车配建执行标准，综合确定萝岗区建设项目小汽车配建停车标准，具体指标见下表 11-10：

表 11-10 萝岗区建设项目小汽车配建停车建议控制指标

建筑物类型	分类(等级)		单位	建议指标
住宅	普通住宅	一类	泊/户	1.0-1.1
		二类	泊/户	0.7-1.0
		三类	泊/户	0.5-0.7
旅馆	中高档旅馆、酒店、宾馆		泊/客房	0.25-0.4
	普通旅馆、招待所		泊/客房	0.1-0.12
办公	行政办公		泊/100 m ² 建筑面积	0.6-0.8
	商务办公	S _建 >50000 m ²	泊/100 m ² 建筑面积	0.3-0.5
		15000 m ² <S _建 ≤50000 m ²	泊/100 m ² 建筑面积	0.4-0.6
		S _建 ≤15000 m ²	泊/100 m ² 建筑面积	0.5-0.7
商业	商场	S _建 >40000 m ²	泊/100 m ² 建筑面积	0.4-0.6
		S _建 ≤40000 m ²	泊/100 m ² 建筑面积	0.5-0.7
	批发市场		泊/100 m ² 建筑面积	0.4
	大型仓储式超市		泊/100 m ² 建筑面积	0.7-1.0
	农贸市场		泊/100 m ² 建筑面积	0.3
餐饮			泊/100 m ² 建筑面积	0.9-1.2
娱乐			泊/100 m ² 建筑面积	0.6-0.8
体育场馆*	一类体育场馆		泊/100 座位	-
	二类体育场馆		泊/100 座位	3
影剧院、会议中心			泊/100 座位	3
展览馆*			泊/100 m ² 建筑面积	0.5
图书馆、博物馆			泊/100 m ² 建筑面积	0.4
游览场所*	文物古迹、主题公园		泊/100 m ² 用地面积	0.04-0.12
	一般性城市公园、风景区		泊/100 m ² 用地面积	0.01-0.05
学校	小学		泊/100 学生	0.4-0.5
	中学		泊/100 学生	0.3-0.4
	大、中专院校*		泊/100 学生	5-6
医院	门诊部、诊所		泊/100 m ² 建筑面积	0.3-0.4
	住院部		泊/床位	0.1-0.12
	疗养院		泊/床位	0.08
交通枢纽*	火车站		泊/1000 名设计旅客容量	3
	汽车站		泊/1000 名设计旅客容量	3
	客运码头		泊/1000 名设计旅客容量	10
	机场		泊/1000 名设计旅客容量	-

附注:

1. 凡新建、改建、扩建的建筑总面积大于 500 平方米的建筑物, 必须按照本标准配建或增建机动车停车位;
2. 表中幅度值为建议的停车配建指标的范围, 没有规定幅度范围的为推荐的最低标准;
3. 一类体育场馆指大于 15000 座的体育场或大于 4000 座的体育馆, 二类体育场馆指小于 15000 座的体育场或小于 4000 座的体育馆;
4. 体育场馆、展览馆、游览场所、交通枢纽等(表中以星号标注)停车位设置标准应根据建筑物容量、所处位置、交通环境进行独立的交通影响评估决定配建车位数;
5. 工业用地、仓储用地等未列入此表的用地类型的停车位数量应视专项规划设计的结果而定;
6. 综合性建筑应按各类性质和规模分别计算并统加, 多功能、综合性的大型公共建筑, 停车场车位的设置数量应考虑共用停车位的可能性, 或按各单项标准总和 80% 计算;
7. 小汽车停车位面积可按: 地面停车场: 30 平方米建筑面积/泊位, 地下停车库: 40 平方米建筑面积/泊位(参考值)换算;

8. 上表中没有包括对残疾人专用停车位规划指标，需要根据实际情况增设残疾人专用停车位。

表 11—11 萝岗区建设项目自行车停车位建议指标

建筑物类型	分类（等级）	单位	自行车	
住宅	普通住宅	泊/户	1.0	
	宿舍	泊/100 m ² 建筑面积	2.0	
	别墅	泊/户	-	
旅馆	中高档旅馆、酒店、宾馆	泊/客房	0.25	
	普通旅馆、招待所	泊/客房	0.25	
办公	行政办公	泊/100 m ² 建筑面积	1.0	
	商务办公	$S_{\text{建}} > 50000 \text{ m}^2$	泊/100 m ² 建筑面积	0.5
		$15000 \text{ m}^2 < S_{\text{建}} \leq 50000 \text{ m}^2$	泊/100 m ² 建筑面积	0.5
		$S_{\text{建}} \leq 15000 \text{ m}^2$	泊/100 m ² 建筑面积	0.5
商业	商场	$S_{\text{建}} > 40000 \text{ m}^2$	泊/100 m ² 建筑面积	1.0
		$S_{\text{建}} \leq 40000 \text{ m}^2$	泊/100 m ² 建筑面积	1.0
	批发交易市场	泊/100 m ² 建筑面积	1.0	
	大型仓储式超市	泊/100 m ² 建筑面积	1.0	
	农贸市场	泊/100 m ² 建筑面积	1.0	
餐饮		泊/100 m ² 建筑面积	1.0	
娱乐		泊/100 m ² 建筑面积	1.0	
体育场馆		泊/100 座位	10	
影剧院、会议中心		泊/100 座位	10	
展览馆		泊/100 m ² 建筑面积	1.5	
图书馆、博物馆		泊/100 m ² 建筑面积	1.5	
游览场所	文物古迹、主题公园	泊/100 m ² 用地面积	0.5	
	一般性城市公园、风景区	泊/100 m ² 用地面积	0.25	
学校	小学	泊/100 学生	20	
	中学	泊/100 学生	60-80	
	大、中专院校	泊/100 学生	60-80	
医院	门诊部、诊所	泊/100 m ² 建筑面积	3	

建筑物类型	分类（等级）	单位	自行车
	住院部	泊/床位	0.1
	疗养院	泊/床位	0.1
交通 枢纽	火车站	泊/1000 名设计旅客容量	0.5
	汽车站	泊/1000 名设计旅客容量	0.5
	客运码头	泊/1000 名设计旅客容量	10
	机场	泊/1000 名设计旅客容量	-
工厂、仓库		泊/100 职工	20

4.8.2 社会停车场规划

规划指导思想：在萝岗区中心区以及各片区中心社会公共停车场主要为小汽车服务，并严格控制停车泊位的供给；在城市外围区提供低廉的甚至是免费的停车泊位；在萝岗区高等级道路出入口、港口码头、铁路货场设大型停车场，主要以停放外来大型货车为主；城市客运枢纽如火车站、机场、长途客运站设置客车和小汽车停车场。

至 2020 年，规划萝岗区中心城区以及各片区中心区公共停车场总的用地规模约为 4.74 公顷。上述规划的停车用地比规范要求的小，主要是因为：一、萝岗区土地开发模式通常是以几公顷、十几公顷的规模划拨出去，这么大范围的开发用地一般现已在内部配备了较完善的停车设施用地，能够满足外来商务、办公停车的需求；二、萝岗区的出行结构中，步行、单位公车、出租车、公交车等出行方式占很大比例（达 80%左右），这部分交通出行几乎不占用公共停车设施资源；三、规划的轨道交通线运营后，也将转移一部分交通量，这部分交通出行量对停车几乎也无需求；四、由于用地限制原因，可以考虑修建立体停车库，从而节约了停车用地资源。综上考虑，在本次规划中减少了社会公共停车用地规模。

对社会停车场的规划，本规划主要给出机动车停车场建设选址建议，主要是为了控制住建设用地，对于机动车停车场和自行车停车场的具体布局设计情况，需要在下一层次规划中结合交通组织规划予以落实。规划建议的主要公共停车场情况见下表 11-12。规划每处停车设施用地控制在 2000~6000 平方米，服务半径在市中心区不应大于 200 米，在一般地区不应大于 300 米。

表 11-12 萝岗区规划的主要社会停车场情况表

编号	选址	备注
1	萝岗片区内东三环和广惠高速交汇处	大型立体停车库。主要为公路客运站服务，也是周边商业设施用地主要公共停车设施，占地 0.2 公顷
2	广惠高速与东二环交汇处东北	占地 0.2 公顷
3	墩美车站东北角 0.46	主要为西区居住与商业区、车站服务，占地 0.46 公顷
4	夏港大道与志诚大道交汇处东南	主要为周边科技园区办公、购物车辆提供停车服务，占地 0.34 公顷
5	广日科技园东北角	现已预留 4206 平方米停车场用地，占地 0.6 公顷
6	玉树村和科学城古树生态公园东部	规划一处立体停车库，与此处公交站衔接，占地 0.4 公顷
7	开泰大道与丰乐路交汇处	占地 0.4 公顷
8	开创大道与骏达路交汇处南	占地 0.37 公顷
9	东二环沿线，勒竹村西	主要为周边居民区与工业用地服务，占地 0.3 公顷，
10	广园高速沿线，笔岗村北	占地 0.34 公顷
11	康大学校南	与公交总站结合设置，占地共 0.6 公顷
12	沿广汕公路，在镇龙的住居与商贸区设置一处停车场	占地 0.2 公顷
13	九佛水果世界南	占地 0.2 公顷
14	九佛水果世界东	占地 0.2 公顷
15	九佛公路沿线，乡土植物游览与研究基地西南	占地 0.2 公顷
16	九佛公路沿线，大埔村东	占地 0.2 公顷

4.9 加油站规划

根据《规范》中城市公共加油站服务半径为 0.9~1.2 公里的标准，规划萝岗区加油站为 17 个，每处一般占地 1200 平方米。其中 9 个加油站与加气站结合设置，规划每处占地为 2000 平方米。附设机械化洗车的加油站，应增加用地面积 160~200 平方米。

表 11-13 萝岗区加油站规划情况一览表

编号	选址	备注	编号	选址	备注
1	西区沙湾一路、自来水公司附近	与加气站结合设置，占地 1.5 公顷	10	萝岗与永和之间、永顺大道沿线上	占地 0.2 公顷
2	广保海关验货场附近	占地 0.13 公顷	11	广惠与东二环高速交汇处东北	与加气站结合设置，占地 0.2 公顷
3	东区南部、宏岗村附近	占地 0.5 公顷	12	广汕公路、长安村北	与加气站结合设置，占地 0.2 公顷
4	东区火村东	与加气站结合设置，占地 0.2 公顷	13	广园路与罗南路交汇处	占地 0.2 公顷
5	东辉广场西北处	为物流园区服务，占地 0.13 公顷	14	九太路与九佛公路交汇处西南	与加气站结合设置，占地 0.2 公顷
6	永和东南部、湾尾村北	占地 0.12 公顷	15	九佛公路沿线，乡土植物游览与研究基地南	占地 1.2 公顷
7	永顺与永和大道交汇处西	与加气站结合设置，占地 0.2 公顷	16	广河立交南	占地 1.2 公顷
8	东二环与广深高速交汇处西北	与加气站结合设置，占地 0.2 公顷	17	九佛公路与广汕路交汇处东	与加气站结合设置，占地 0.2 公顷
9	朱吉路东、广深高速北	与加气站结合设置，占地 0.2 公顷			

5. 公共交通规划

城市公共交通工具包括公共汽车、出租车、轨道交通等，从服务水平上可以分为快速公共交通（BRT）、普通公共交通。在公交系统规划时，应根据客流大小、出行分布、出行距离的长短等要求分别安排不同类型的公交系统。

5.1 规划原则

（1）公交优先原则。在政策、路权、细部的人性化设计、相关场站、公共交通安全设施设置等方面体现公交优先；

（2）层次化原则。在萝岗区各片区之间建立 BRT 系统，并辅之以普通公交线路；在各片区内部构筑四通八达的普通公交网络体系，为居民出行提供乘车方便；

（3）协调、衔接原则。依据萝岗区的空间布局结构，在公交线网规划时重点要组织好各片区之间的线网布设，注意处理好与公路长途客运站、火车站等对外交通系统以及轨道交通站点的衔接。

表 11-14 广州萝岗区公共交通系统主要发展指标

主要指标	规划值	规范建议值
公交分担率（%）	29.0	—
城市中心区公交线网密度 （公里/平方公里）	>3.5	3-4
每万人拥有车辆（标台/万人）	11.5	10-12.5
区内公交平均单向出行时间 （分钟）	40	≤50
公交换乘率	1.3	≤1.5
市区公交站距（公里）	0.6	0.5-0.8
300 米公交站点覆盖率（%）	80	≥50
平均站场用地（平方米/标台）	257.5	≥200

注：公交分担率包括物业巴士。

5.3 公交发展规模预测及用地控制

5.3.1 公交车保有量预测

依据《规范》和规划建成区人口为 65.2 万人，确定至 2020 年广州萝岗区公交车保有量应达到约 657 标准车。另外，需要考虑 15%的备用车，以满足公交车辆的保养、维修及计划外线路调配等需要。因此，规划至 2020 年公交车保有量约为 756 标台。

5.3.2 公交站场用地指标制定

依据《城市公共交通站、场、厂设计规范》（CJJ 15-87），以及广州市公交站与车辆配备在萝岗区的分配要求，考虑广州萝岗区寸土寸金的用地现状，按照既满足规范要求又要节

约用地资源的原则，确定公交站场用地指标如下：

公交首末站、枢纽站：以 120 平方米/标准车作为控制标准，末站用地为首站的 20%；

公交停车场：停车用地 120 平方米/标准车；

公交保养场：保养用地 180 平方米/标准车；

公交修理厂：200 平方米/标准车。

5.3.3 公交站场用地总规模控制

根据上述确定的站场用地指标，萝岗区公交站场用地规模为：

首末站（枢纽站）及停车场用地： $150（平方米）\times 756\times 1.2=10.89$ 公顷

公交保养场用地： $180（平方米）\times 756\times 20\%=2.72$ 公顷

公交修理厂生产用地： $756\times 15\%\times 200（平方米）=2.27$ 公顷

综上，规划萝岗区公交站场用地总面积应为 15.88 公顷，折算每标准车用地约为 210 平方米。但考虑到萝岗区可以利用周边地区的公交站场，如天河公交总站、新塘总站和黄埔客运总站等，实际规划萝岗区的公交站场土地利用面积为 7.97 公顷左右。

5.3.4 公交站场选址与规模

（1）首末站（枢纽站）

在满足交通需求条件下，充分考虑到用地的限制情况，规划至 2020 年萝岗区首末站（枢纽站）用地为 3.9 公顷，根据实际情况需求，枢纽（首末）站的规模一般在 2000~7000 平方米。具体在东区、西区、科学城、黄陂与永和、九佛、镇龙各设置 1 个公交枢纽站。

规划首末站（枢纽站）应设在紧靠客流集散点，周围有相对充足的空地，如人口较集中的居住区、客流量大的商业中心以及公路、铁路等对外客运交通枢纽附近，一般使乘客能在以该站为中心的 350 米半径范围内进行站点的设置。在首末站布置时，如中心区用地相对紧张，一般可将用地要求较大的首站放在中心区外围，而将末站设在中心区。主要的公交首末站具体规划选址见表 15 所示。

（2）综合车场

规划将公交停车场与保养场功能放在一起，承担公交车辆的停放及保养功能。规划到 2020 年，萝岗区公交综合车场总用地面积为 2.07 公顷。在具体布设时，应根据公交线密集程度、就近服务萝岗区各片区的原则，尽可能提高综合场的服务范围。主要综合车场建议选址与规模见表 15 所示。

（3）修理厂

修理厂的规模应视该城市公交企业所拥有的运营车辆数而定。根据萝岗区规划公交为 756 标台，需要在萝岗区规划一处年产能力为 200 辆的修理厂，提供全区公交车辆的大、中修功能。规划用地面积约为 2.0 公顷。

(4) 主要站场选址与规模控制

根据对远期 2020 年的发展设想,总体规划建议以下地点规划建设 8 个大型枢纽(首末)站、2 个大型综合车场、1 个修理厂,相应的站场选址及用地规模控制见下表 11-15:

表 11-15 主要公交站场规划一览表

序号	站(场)名	规划建议选址	面积(公顷)	备注
主要枢纽(首末)站				
1	西基总站	金华街与金碧路交汇处	0.3	西区对外公交联系枢纽
2	穗港码头站	穗港码头附近	0.5	与客运码头相衔接
3	东区总站	东二环东、勒竹村西	0.23	
4	永和总站	新安路沿线,甘竹村附近	0.5	服务周边村镇、公园
5	黄陂总站	黄陂西北处	0.57	黄陂总站
6	科学城总站	广深高速、朱吉路交汇处东	0.7	与轨道 4、6 号线换乘站衔接
7	镇龙总站	康大校南	0.6	与停车场结合设置
8	九佛总站	九佛水果世界东	0.5	为原九佛片区服务
综合车场				
1	永和综合车场	永和大道与广惠高速交汇处	1.4	
2	西区综合车场	东江大道沿线	0.67	
修理厂				
1	修理厂	建议在云埔西部选址	2.0	服务于全萝岗区
合计用地			10.4	

6. 城市轨道交通规划

6.1 规划原则

- (1) 分流、疏导地面交通量,以 TOD 模式引导萝岗区向多轴向发展;
- (2) 与其它公交方式合理衔接,组建大型换乘中心,培育萝岗区的交通中心,使萝岗区中心区区域内聚发展;
- (3) 在城市轨道交通系统网络化基础上,使先进的设施产生规模效应;
- (4) 轨道交通布局规划合理,与客运交通主流向一致。

6.2 线网布局规划

萝岗区城市轨道交通规划需要着眼于整个广州市区域轨道交通布局进行统筹考虑,根据广州市对轨道交通系统建设的统筹规划方案,结合萝岗区交通规划战略要求以及规划原则、目的,萝岗区及其周边地区共规划了 4、5、6、9、萝岗区南北线 1、南北线 2、市郊列车线共 7 条线路。各条线路具体走向及功能如下:

【四号线】原规划线路东延,经萝岗片区、永和工业区至增城。以满足通勤到主城区的换乘需求为主,并连接大学城及番禺片区。

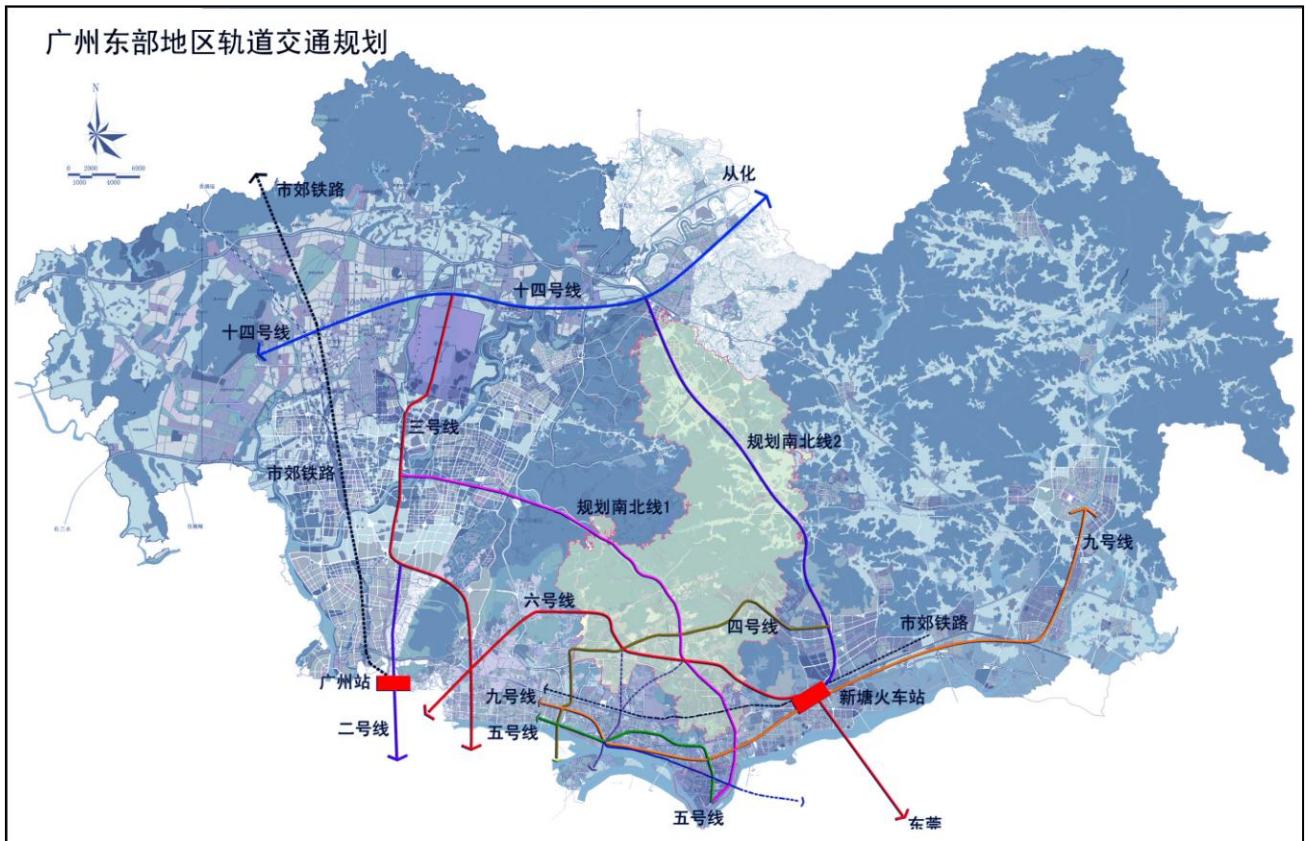
【五号线】在蟹山与九号线交叉后经萝岗区西区至东莞境内。以满足通勤和城际联系需求为主,并带动黄埔东部地区的沿线开发。

【六号线】原规划方案东延经科学城、萝岗街、凤凰城至增城。是广园东路以北地区

重要的东西向联系通道，满足沿线的就业、生活居住需求。

【九号线】在蟹山与五号线交叉后经南岗镇至新塘镇。以满足通勤和城际联系需求为主，并带动黄埔东部地区的沿线开发。

【萝岗区南北线1】由萝岗区西区往北经云埔工业区、东区、萝岗片区、沿北二环至白云区。以满足未来城市发展所带来的广州东部地区与白云、花都地区的快速联系需求。



【萝岗区南北线2】南北向穿越九佛与镇龙，经过永和东部。北接轨道交通14号线，南联新塘火车站，中间分别与四号线、六号线、九号线实现换乘，主要满足萝岗区南北方向通勤出行的需求。

【市郊列车线】保持原规划方案。

6.3 轨道交通站场规划

6.3.1 换乘枢纽

按照线网规划方案，在萝岗区范围内将形成七个轨道交通换乘枢纽，具体见表11-16：

表 11-16 萝岗区城市轨道交通换乘枢纽一览表

换乘站	与交通线衔接情况
科学城枢纽站	实现轨道交通4号线、6号线之间，轨道交通线与常规公交线之间的换乘
萝岗北枢纽站	实现轨道交通4号线与南北线1之间，轨道交通线与常规公交线之间的换乘
萝岗南枢纽站	实现轨道交通6号线与南北线1之间，轨道交通线与常规

	公交线之间的换乘
东区枢纽站	实现市郊列车线与南北线 1 之间, 轨道交通线与常规公交线之间的换乘
西区北枢纽站	实现广深线与 5 号线之间换乘, 并与附近的公路客运站和公交枢纽站衔接
西区东枢纽站	实现广深线与 5 号线之间换乘
西区南枢纽站	实现轨道交通 5 号线与南北线 1 之间, 轨道交通线与常规公交线之间的换乘

6.3.2 中间站

规划城区内部轨道交通站距约为 1000~1500 米, 城郊外轨道交通站距为 1500~2000 米, 站场可结合建筑地下空间的利用统一布局。