

蕾奥·行动规划 + 运营咨询 代表项目集

LAY-OUT · ACTION PLANNING + OPERATION CONSULTING

— THE COLLECTION OF REPRESENTATIVE PROJECTS



股票名称：蕾奥规划

证券代码：871061



交通规划与设计

TRAFFIC PLANNING & DESIGN

行动
规划
+
运营咨询



交通规划与设计

TRAFFIC PLANNING & DESIGN

项目精选集

REPRESENT PROJECTS

| | | |
|-----------|-------|----|
| ◦ 综合交通规划 | | 01 |
| ◦ 交通专项研究 | | 10 |
| ◦ 交通详细规划 | | 23 |
| ◦ 交通影响评价 | | 35 |
| ◦ 口岸及枢纽规划 | | 41 |
| ◦ 工程设计 | | 48 |



交通规划与设计
TRAFFIC PLANNING & DESIGN

综合交通规划

COMPREHENSIVE TRAFFICE PLANNING

项目精选 CONTENTS

- 01 四川省江油市城市综合交通规划
- 02 龙岩市综合交通一体化规划
- 03 湖北省恩施市城市综合交通体系规划
- 04 广东省东莞水乡特色发展经济区综合交通规划（2013-2030）
- 05 广东省深圳机场地区综合交通专项研究
- 06 内蒙古自治区呼伦贝尔市中心城区综合交通规划
- 07 石家庄正定新区综合交通规划
- 08 商合杭客专芜湖北京综合枢纽交通专项研究

龙岩市综合交通一体化规划

项目地点：福建省龙岩市
项目规模：1.9 万平方公里
委托单位：龙岩市规划局
完成时间：2016 年

项目概况

着力推进“东进通道”、“市区交通一体化”和快速铁路网等建设，构建完善的内外综合交通运输体系，促进各种交通方式深度融合，实现无缝衔接，打造系统安全可靠、服务便捷高效、运行绿色环保的一体化综合交通体系。

一、构建高效快捷的对外交通

重点研究东达沿海和西连腹地的综合运输通道建设、规划机场和高（快）速铁路及站点。

二、构建通达安全的内部交通

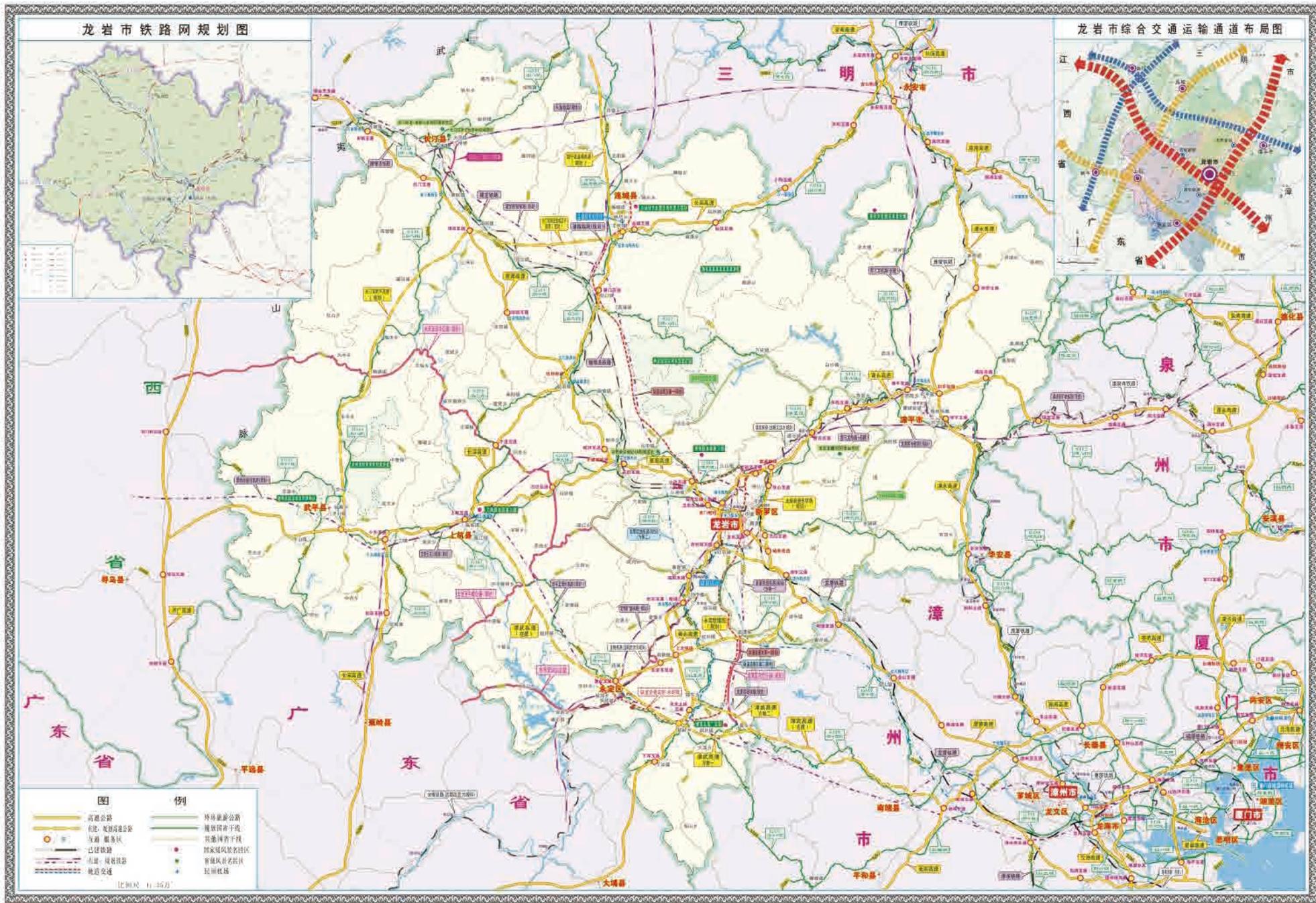
探索主城区环城高速公路市政化管理模式、“田”字型城市快速路、公共交通以及两个城区交通一体化。

三、构建无缝衔接的换乘交通

实现多种交通方式无缝换乘体系，重点研究动车龙岩站、新高铁站及机场等交通枢纽综合体的接驳设施布局。

四、构建绿色休闲的旅游交通

提高交通建设和旅游开发的结合度，通过一体化交通建设实现交通节点到景区无缝对接。



湖北省恩施市城市综合交通体系规划

2013 年度湖北省优秀城乡规划优秀奖

项目地点：湖北省
项目规模：125 平方公里
委托单位：恩施州城市规划管理局
完成时间：2013 年

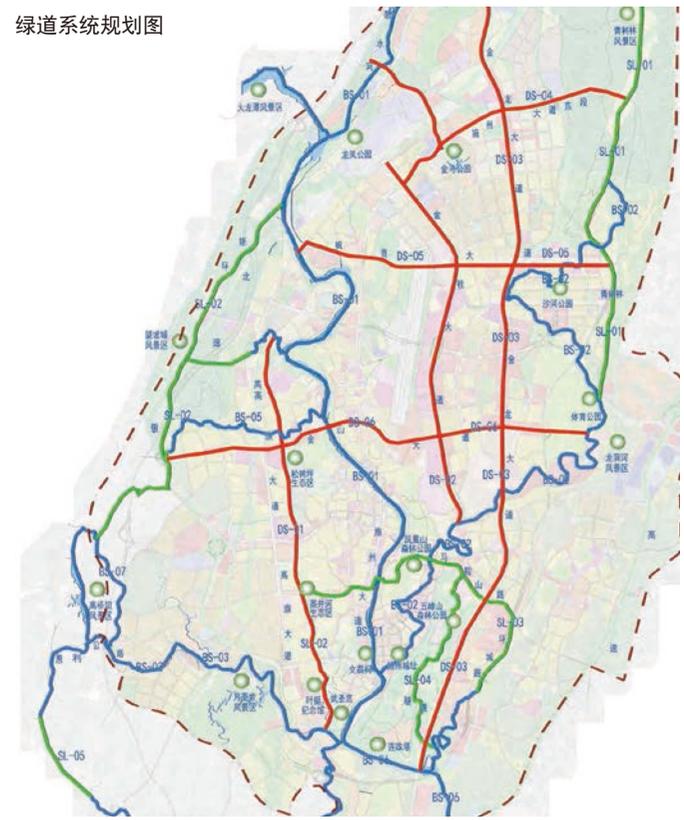
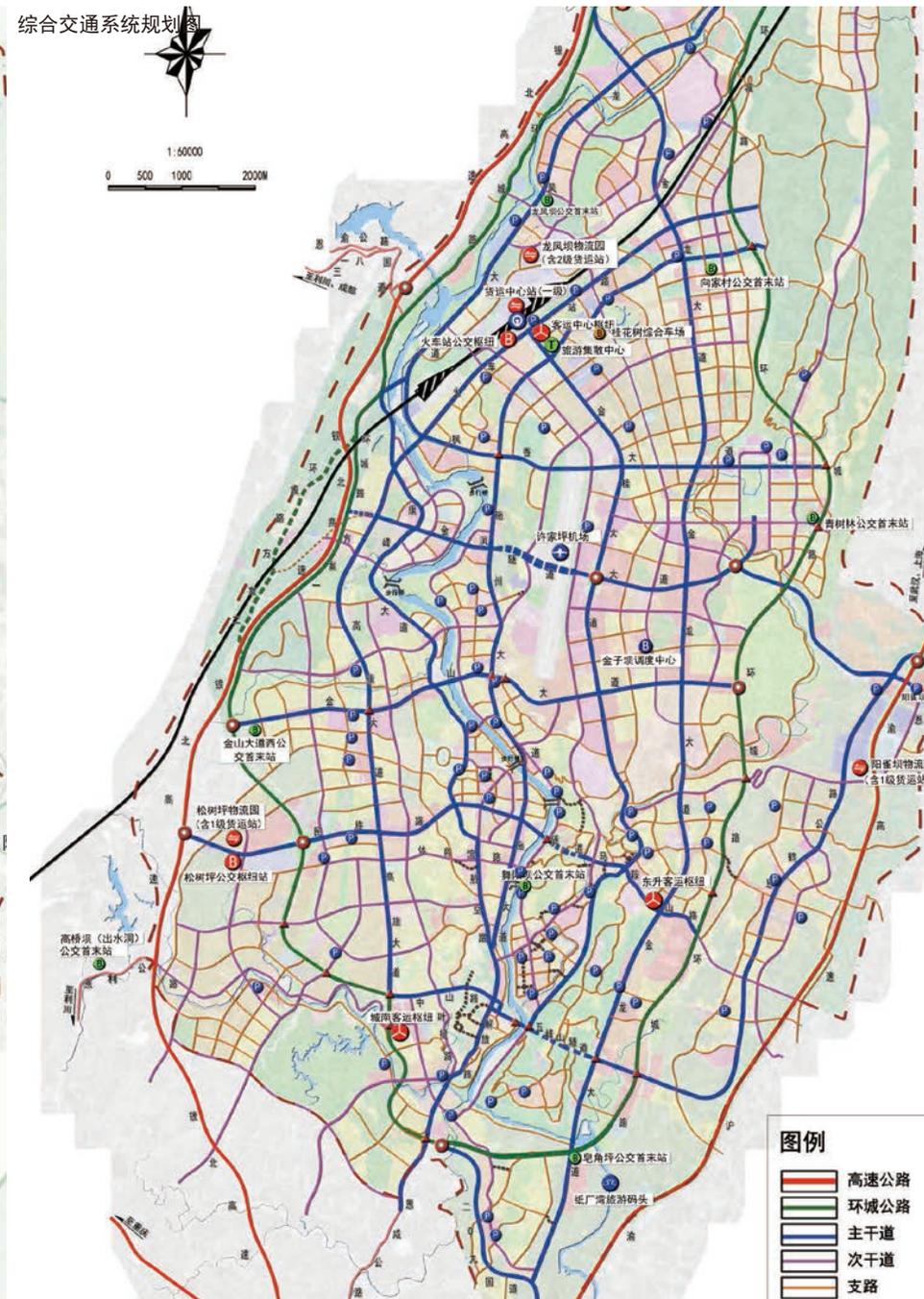
项目概况

本规划针对恩施市城乡一体化、综合交通一体化的发展诉求，围绕“鄂渝通衢、武陵枢纽、悠雅绿城、乐游之城”制定规划方案。

一、统筹州、市、中心城区三个层面的交通规划
在强化恩施与周边各大城市交通联系的同时，在三个空间层次的规划过程中贯彻了“协同、引导、治序、畅活”四大策略，保证各层次重大交通基础设施的衔接。

二、围绕山地带状城市特征制定中心城区空间方案
规划贯彻“交通一体化、分区差别化”主导思想，在对路网进行全面梳理的基础上，协调道路网络与城市空间形态的关系，使路网形态依山就势、富有园林趣味，实现公交、步行、水上交通等方式的无缝衔接。

三、基于优势资源进行特色交通规划
恩施拥有丰富的旅游资源，规划提出以城市绿道网为轴线，将景区、文保点、公园、水系等串联起来，并与步行系统、自行车系统协调。通过特色交通的建设，使交通出行成为城市魅力的一部分，使人们乐于出行。



东莞水乡特色发展经济区综合 交通规划 (2013-2030)

2012-2013 年度广东省优秀工程咨询成果一等奖
2012 年度东莞市优秀城乡规划设计专项规划类一等奖

项目地点：广东省东莞市水乡特色发展经济区
项目规模：510 平方公里
委托单位：东莞市城乡规划局
完成时间：2014 年

项目概况

项目打破传统城市交通发展模式 and 路网布局，转变交通发展导向思路，突破传统方格网，探索分区分类布局理念，形成快慢相宜的水乡特色多模式交通格局。

一、分区布局——实施差异化的分区交通布局

在统筹水乡经济区整体发展格局的前提下，形成“水城”——“水镇”——“水村”的差异化交通发展模式，并结合各分区出行特征，差异化布局对外联系通道和内部交通组织。

二、道路分级系统——以人为本，功能分级，水乡生活区等级均质化

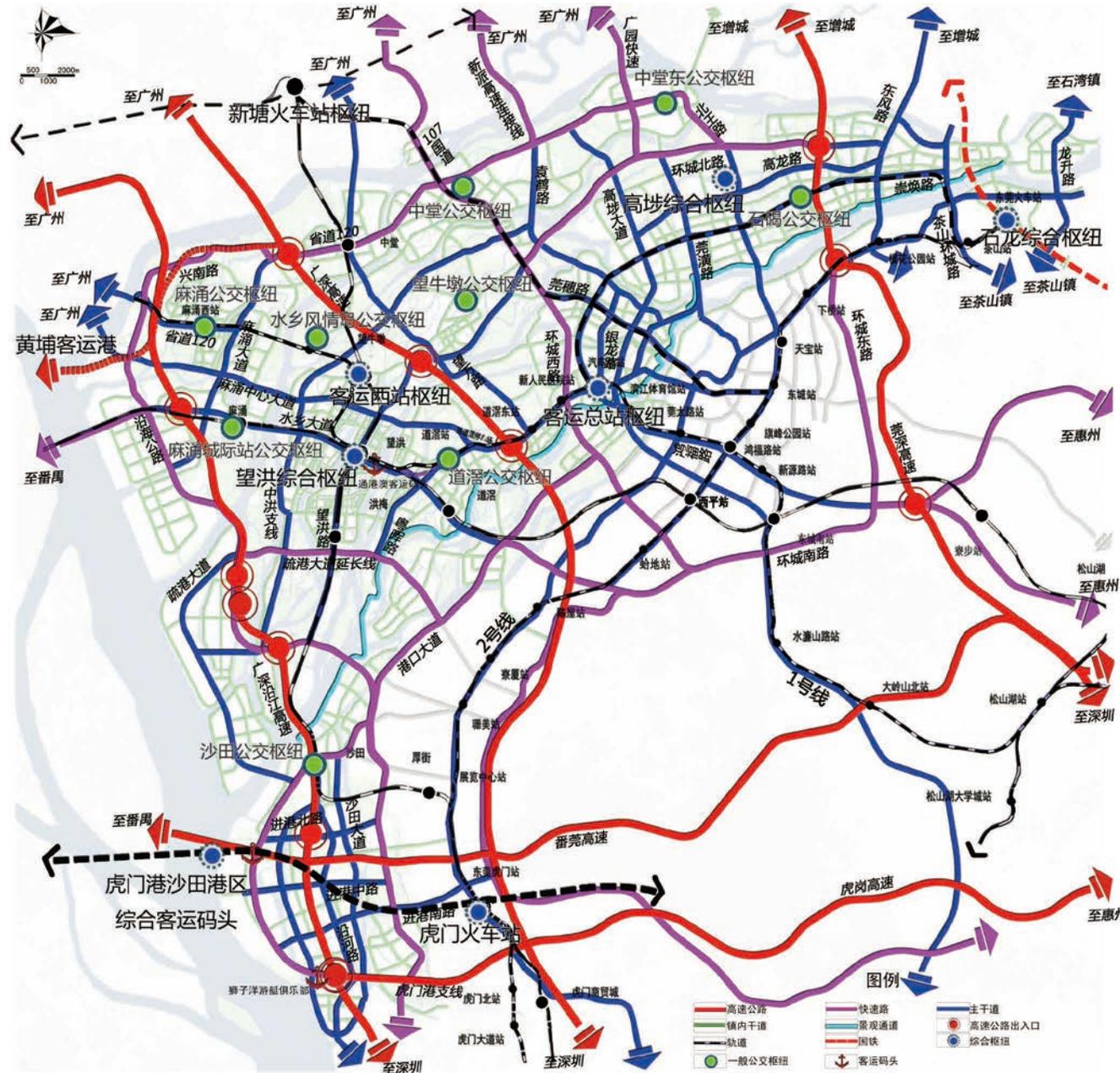
(1) 打破传统城市道路“以车为先”，简单划分为“快速路、主干道、次干道、支路”的道路分级方法，结合水乡地区“城-镇-村”不同的出行特征，首先对整体路网划分为：区域联系骨干道路、镇街内部联系道路。

(2) 引导水乡经济区公交优先和以人为本的交通发展理念，建议按照使用功能对支路级别道路进行更细致的划分：慢行、公交为主道路，慢行、公交专用道路，慢行为主道路，慢行专用道路。

三、水乡特色交通——挖掘水乡独特资源，打造特色交通

结合水乡经济区文化产业发展导向以及总体规划中的相关休闲娱乐项目，打造水乡经济区特色交通，构筑水乡慢生活，包括：特色水上交通、特色慢行系统、特色景观通廊、特色旅游交通。

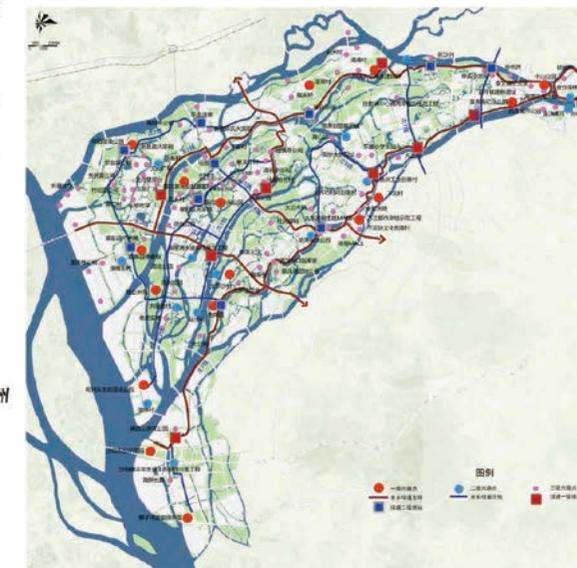
综合交通系统规划图



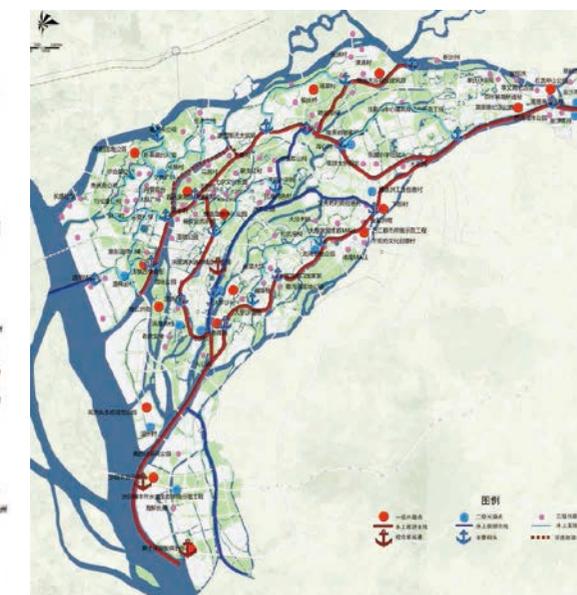
骨架路网规划图



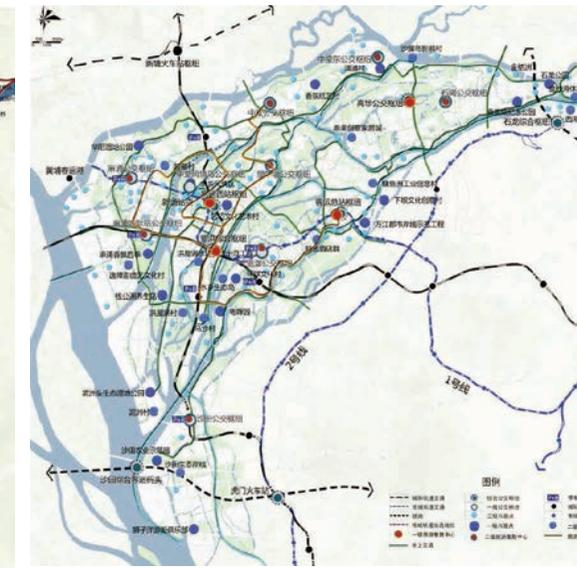
绿道系统规划图



水上交通系统规划图



旅游交通系统规划图



广东省深圳机场地区综合交通 专项研究

项目地点：深圳市
项目规模：深圳机场地区
委托单位：深圳市机场（集团）有限公司
完成时间：2018年

项目概况

本规划结合深圳机场远期“T3+T4+AB楼”的航站楼格局，通过对近中期、远期的交通仿真，从提升机场的辐射能力和竞争能力、形成快进快出集疏运体系、改善航站区与机场东枢纽交通衔接三个角度出发，提出了以“四个多”为主旨的规划方案：

一、多层次集疏运，环环相扣

- 第一层次，与周边核心腹地城市的门户对接；
- 第二层次，与深圳本地的连接；
- 第三层次，机场地区的交通接驳。

二、多向衔接通道，客货分流

在高架大循环系统方面形成“南进南出，北进北出，东进东出”的快速系统，在地面交通形成“北接，南引，东优”的对外衔接系统。

三、多点联动接驳，无缝衔接

未来，机场地区将形成T3—T4—机场东枢纽的“三足鼎立”枢纽格局。规划建设连接机场东枢纽、T3、T4间的轻轨系统，打造机场地区空铁联运交通系统的最后一块拼图。

四、多元绿色出行，以人为本

构建航空慢行活力环、航站楼交通中心与商务区的二层连廊系统及分区停车收费体系，打造复合型绿色出行体验。



道路系统规划图



轨道交通系统规划图



2025年早高峰流量预测图



2025年早高峰流量预测图

内蒙古自治区呼伦贝尔市中心城区综合交通规划

项目地点：呼伦贝尔市
项目规模：呼伦贝尔市中心城区
委托单位：呼伦贝尔市规划局
完成时间：2019年

项目概况

本规划结合呼伦贝尔市中心城区存在的交通症结，提出五大策略，改善城市交通环境：

一、多方面协同发展，公交优先

呼伦贝尔市中心城区为南北向的带状城市，同时通勤走廊的特征也比较明显，公交发展具有一定的优势环境，为此进一步提高公交系统的吸引力，引导城市集约化发展。

二、合理布局路网结构，联动控制

带状城市交通走廊集聚，有利于公共交通组织；同时通过南北向道路的打通，可以集中力量解决关键问题。

三、交通空间资源整合，优化组织

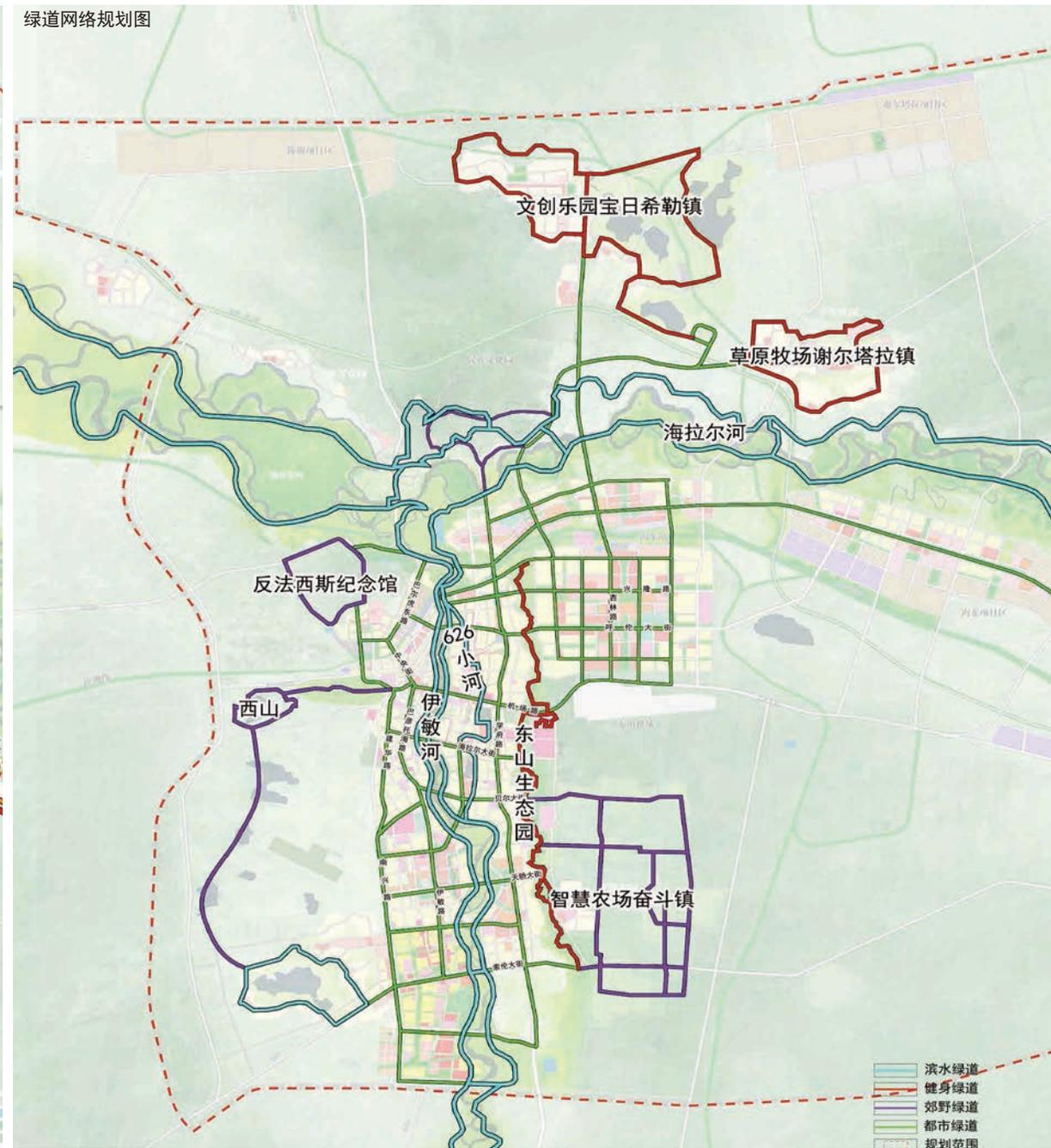
城市交通是一个复杂的系统，仅仅依靠单一的交通控制或者交通管理已解决不了车流量的增加对道路的影响，应从系统优化的角度进行综合整治。

四、人性化交通设施，分时调控

在优化提升旅游旺季交通的同时如何引导冬季交通系统健康平稳运行，打造全时全方位优质交通系统，协调不同交通需求。

五、目标问题双导向思路，协调严管

大的路网结构提出分期实施计划方案，并且结合同时开展的“城市双修”工作针对矛盾突出重要节点进行可实施见效快的具体改善方案，将目标导向与问题导向双向思路植入整个规划工作乃至后续规划实施管理的始末。



石家庄正定新区综合交通规划

项目地点：河北省石家庄市
项目规模：规划范围 176 平方公里
委托单位：石家庄规划局
完成时间：2010 年

项目概况

河北省政府提出《关于加快壮大中心城市促进城市群快速发展》；石家庄市委市政府提出在滹沱河北岸启动正定新区建设，拉开城市骨架，优化城市布局，提升城市品位。规划范围为滹沱河北，现状京深高速公路以东，环城高速公路以南、规划京深高速公路以西围合区域。

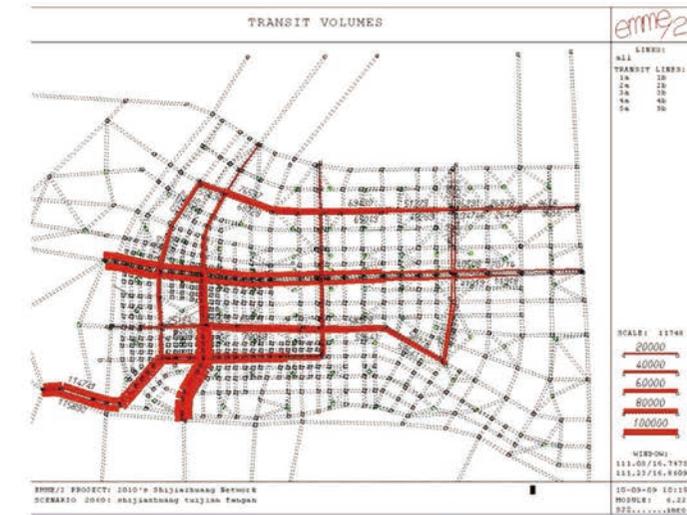
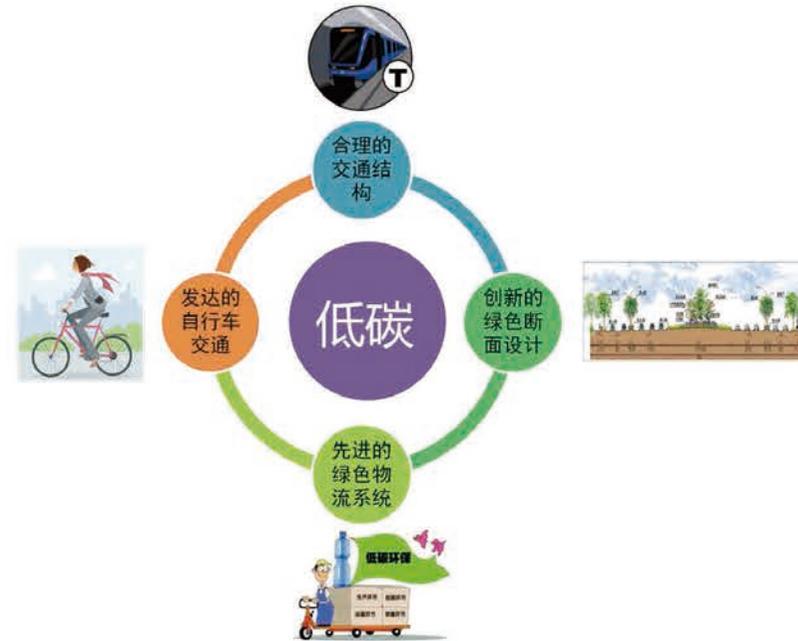
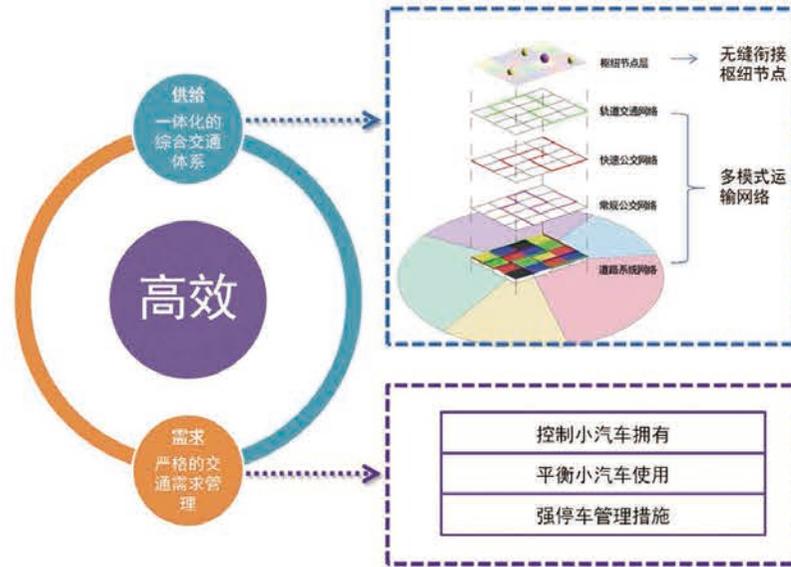
一、综合交通发展目标

结合低碳、生态、智慧的新区总体发展目标，提出高效、人本、低碳的新区综合交通发展目标，高效就是要效率优先的对外交通服务平台，低碳就是建设高品质的绿色交通服务体系，人本就是坚持以人为本、优先保障慢行交通。

二、综合交通发展策略

城市交通系统是城市的大动脉和骨架，为了更好地适应石家庄滹沱新区的社会经济发展，促进城市整体的长远发展，在城市交通规划和建设中需要遵循以下策略：

- 1、低碳交通总体发展策略
- 2、区域交通整合发展策略。
- 3、协调交通与土地使用策略。
- 4、生态宜居特色发展策略



商合杭客专芜湖北站综合枢纽 交通专项研究

项目地点：安徽省芜湖市
项目规模：约为 1115 亩
委托单位：芜湖市规划局
完成时间：2015 年

项目概况

通过梳理商合杭高铁与市域轨道以及城市轨道交通之间的线位、换乘以及建设时序问题，合理布局各类场站接驳设施，打造集约化、人性化、美观的高效换乘枢纽，构筑江北新城的城市门户。

一、枢纽布局规划

通过分析高铁站房与市域 1 号线站房布局形式及轨道 2、4 号线的线站位方案，提出枢纽布局的三个方案并进行方案比选，综合考虑各条线路建设时序差和经济性以及未来规划弹性，提出枢纽布局推荐方案。

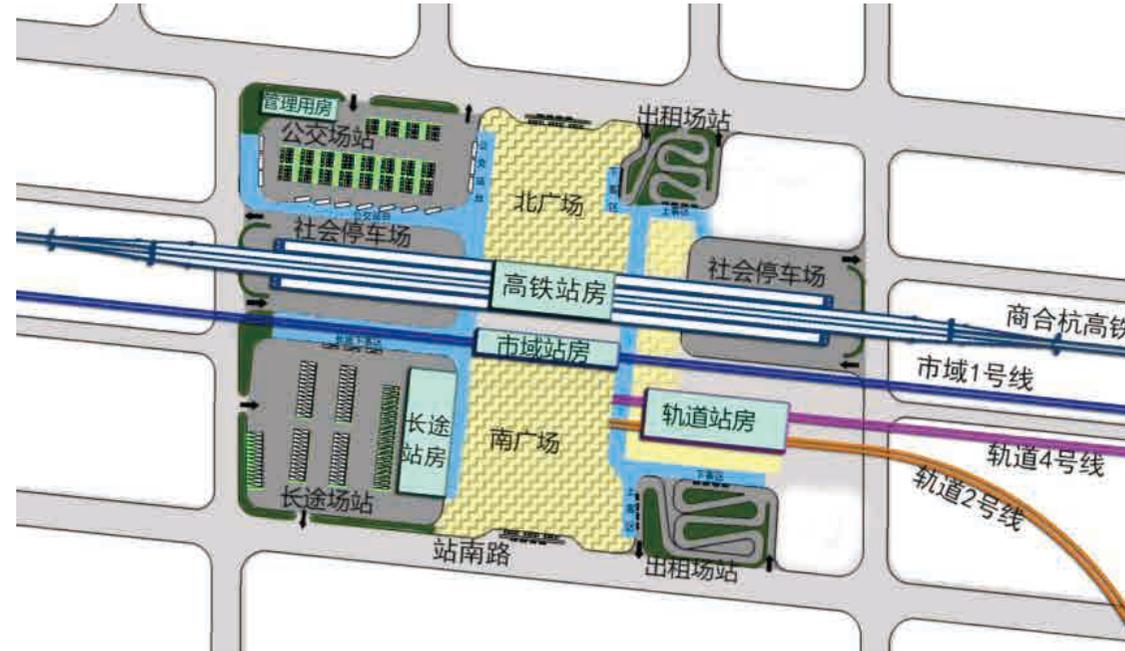
二、枢纽交通组织

采用空间分离、管道化组织各类交通，按照东西分区，相对独立的交通组织模式规划枢纽的各类交通。

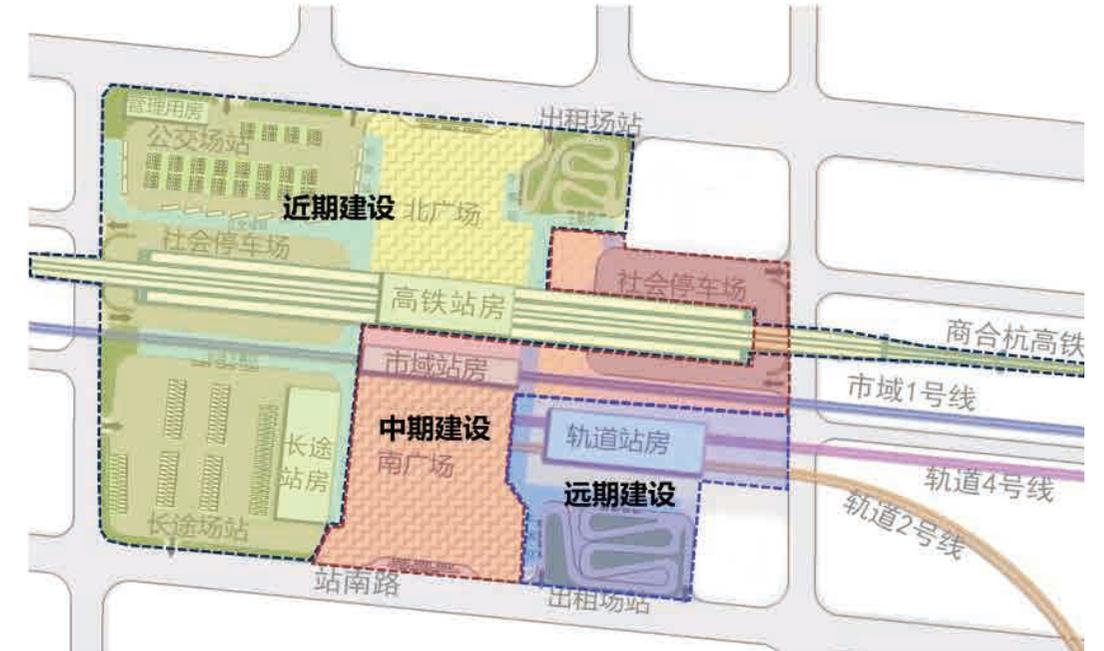
(1) 到发分离。无停车需求的到达交通车辆经由匝道进入地下一层，在站前地下放客，然后驶出；有停车需求的到达交通车辆则直接从地面驶入地下停车场站，离开交通经匝道驶出。

(2) 东进东出、西进西出、南进南出、北进北出。减少车站接驳交通对场站的穿越和绕行，减少交通交织。

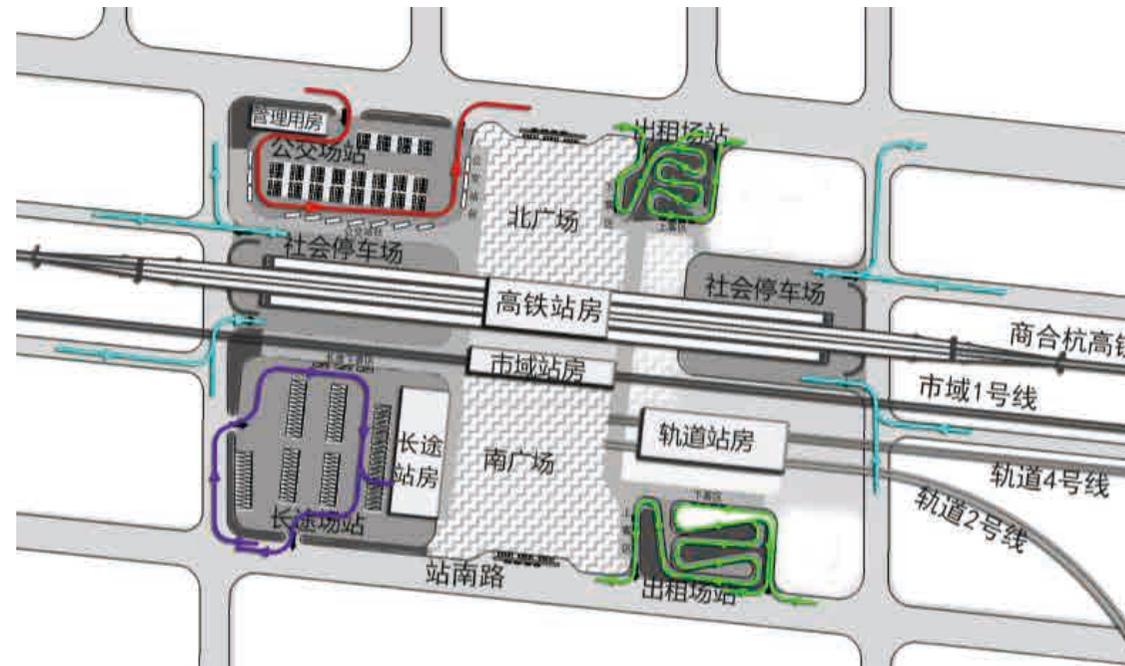
(3) 组织单向交通。场站内部道路和高架道路均采用单向交通组织，确保组织高效连续。



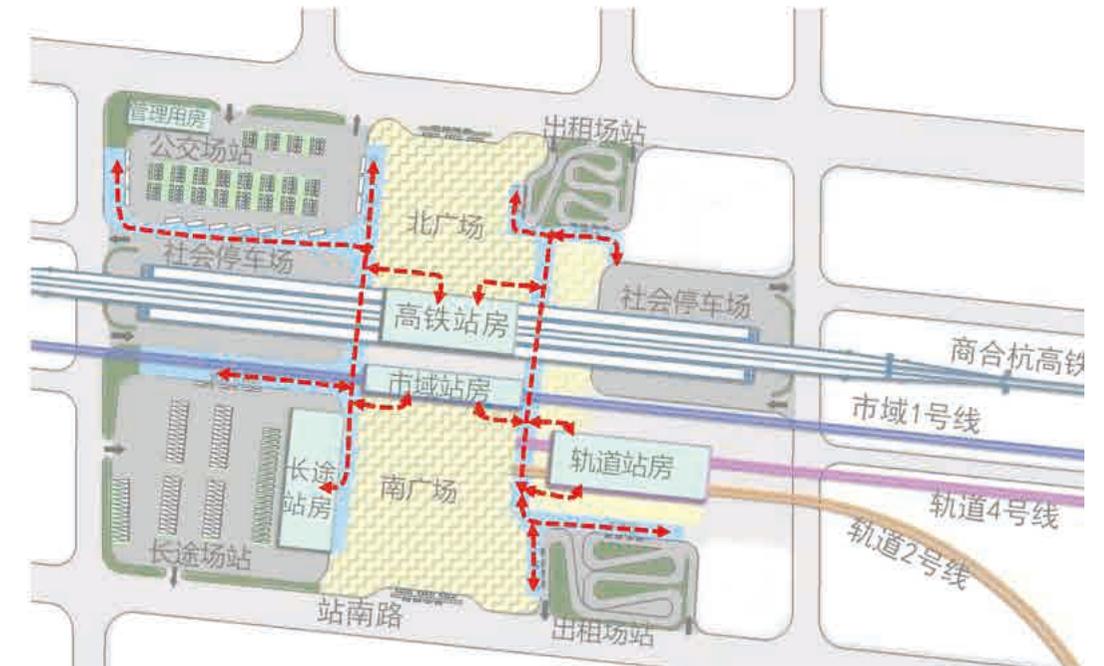
总平面图



分期建设图



机动车流线



人行流线



交通规划与设计
TRAFFIC PLANNING & DESIGN

交通专项研究

SPECIAL RESEARCH ON TRANSPORTATION

项目精选 CONTENTS

- 01 平潭综合实验区停车场专项规划及近期实施方案
- 02 平潭综合实验区慢行交通系统专项规划
- 03 福清市公共交通专项规划
- 04 广州番禺祈福新邨及周边地区交通改善专项规划
- 05 广州国际创新城交通专项规划
- 06 广州市番禺区路网调整优化研究
- 07 广州市番禺区长隆万博地区交通专项规划
- 08 四川甘孜州华侨城海螺沟交通专项规划
- 09 深圳大鹏新区海上休闲船舶停靠码头专项规划
- 10 中心城区慢行交通系统改造建设技术指引

平潭综合实验区停车场专项规划及近期实施方案

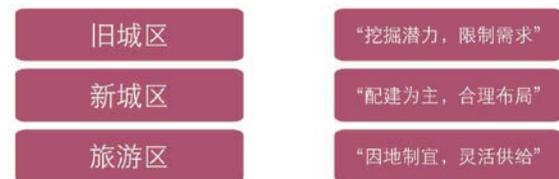
项目地点：福建平潭综合实验区
项目规模：324 平方公里
委托单位：平潭综合实验区规划局
完成时间：2017 年

项目概况

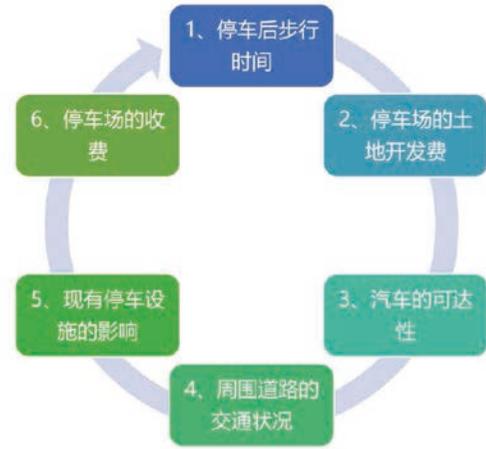
平潭“停车难”态势不断加剧，已成为最主要的交通矛盾之一，旧城现状正式停车位总体规模约 6000 个，而实际的需求总量约为 28000 个，其余则主要依靠巷子、空地等区域无规则停放。如果不能处理好停车供给与需求的矛盾，将会极大地影响平潭城市交通的可持续发展，影响城市功能的进一步提升，阻碍城市交通与社会经济的协调发展。因此，当务之急，应该从解决近期停车问题入手，探索适合平潭城市特点的停车发展战略对策，制定科学合理的停车发展规划。

本次规划目标是：供需平衡、结构科学、布局合理、动静协调、产业化导向，通过一段时间的发展和建设，形成平潭城区停车以配建停车为主体、以路外公共停车为辅助、以路内停车为必要补充的停车格局。

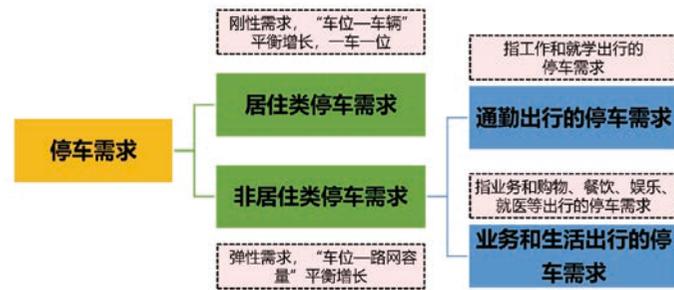
本次规划旧城区 56 处公共停车场，泊位 9204 个，新城区规划 89 处公共停车场，泊位 15170 个。



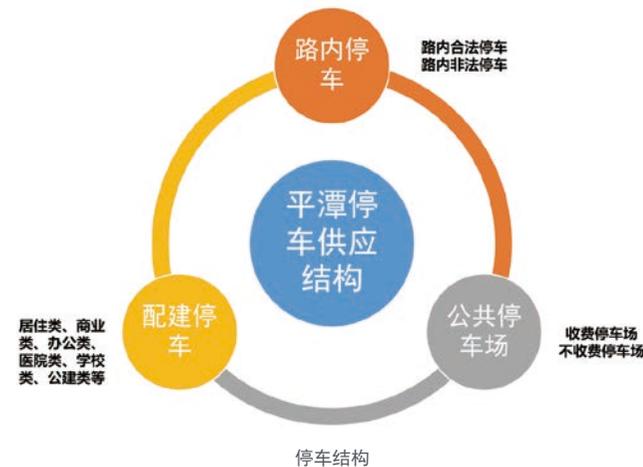
分区策略



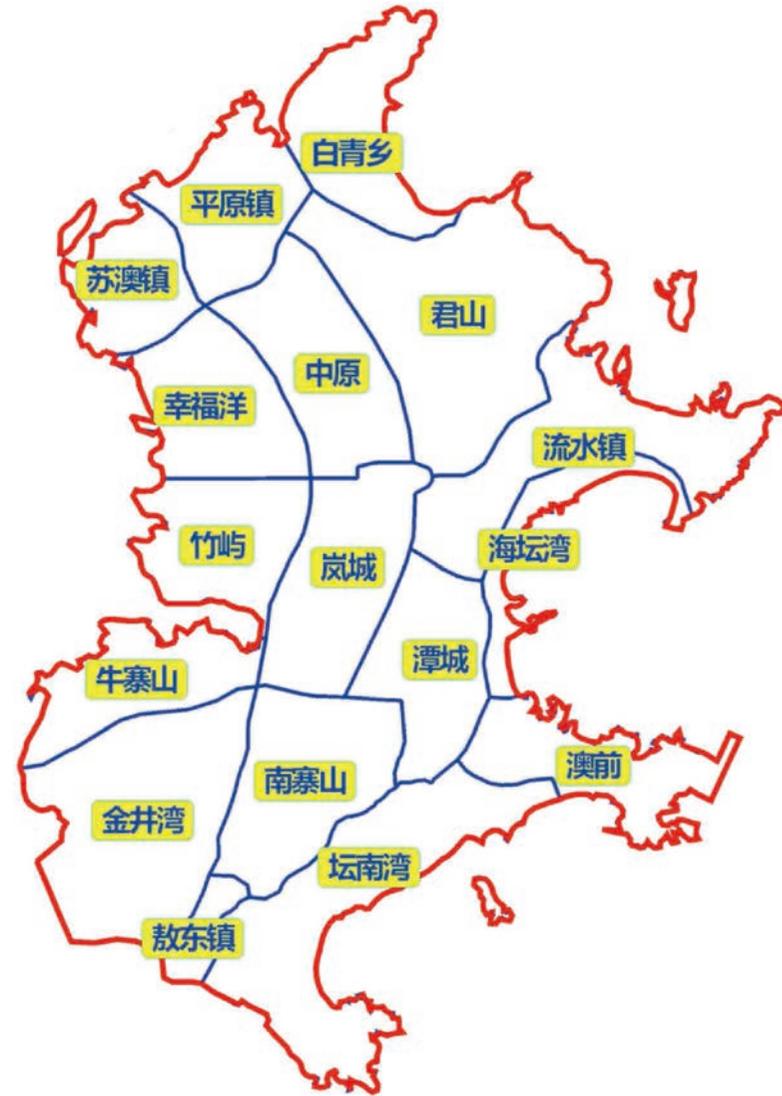
停车场选址因素



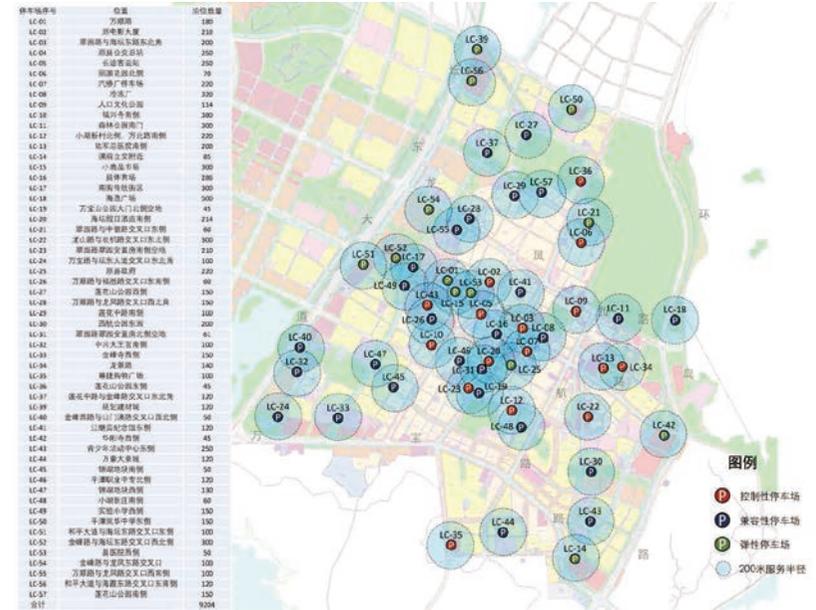
停车需求分类



停车结构



平潭停车小区



旧城区停车场布局图



停车产业化保障体系

平潭综合实验区慢行交通系统 专项规划

项目地点：平潭综合实验区
项目规模：约 324.13 平方公里
委托单位：平潭综合实验区规划局
完成时间：2016 年

项目概况

综合考虑平潭生态廊道系统、山水生态格局，结合城市道路规划，并考虑旅游景观资源和居民、游客的出行需求，规划平潭慢行交通系统。建设具有凝聚力的步行、自行车网络和设施。

一、自然游憩主导的慢行道规划

综合考虑平潭综合实验区旅游资源、景观资源布局等资源要素，综合优化打造 16 条特色慢行游憩线路，总长约 301 公里。通过各具特色的 16 条慢行游憩线路串联平潭生态活力空间，打造漫游平潭品牌。

自然游憩慢行系统分为滨海型慢行道、乡村郊野型慢行道、山林型慢行道、滨湖临渠型慢行道、公园绿廊型慢行道、道路联络型慢行道等类型。

二、都市生活主导的慢行道规划

(1) 步行交通网络主要依托城市道路网络进行规划建设。远期所有道路均设置人行道，保障慢行系统可达性和便捷性。

(2) 结合现状和规划的土地使用情况、自行车道网络建设条件、出行需求、有轨电车及公交的发展，提出自行车系统网络分区和自行车道分类，提出自行车道建设形式。



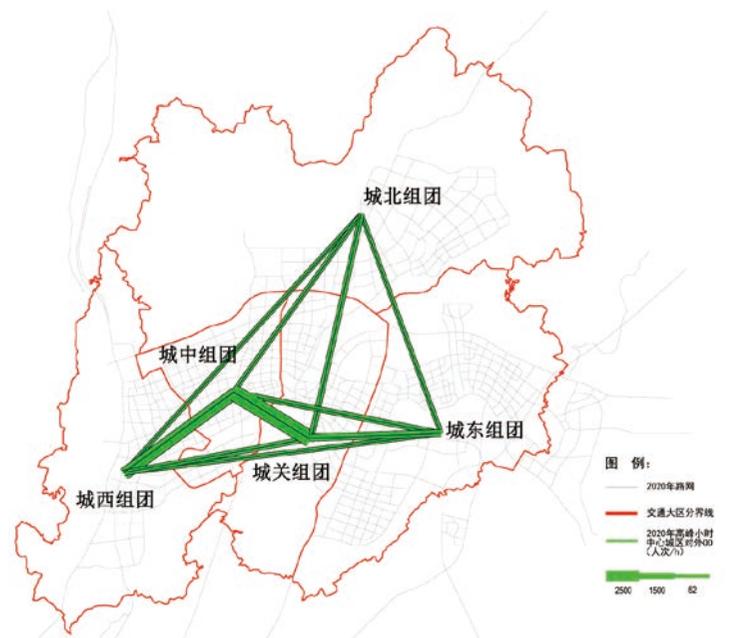
福清市公共交通专项规划

项目地点：福建福清市
项目规模：260 平方公里
委托单位：福清市交通局
完成时间：2018 年

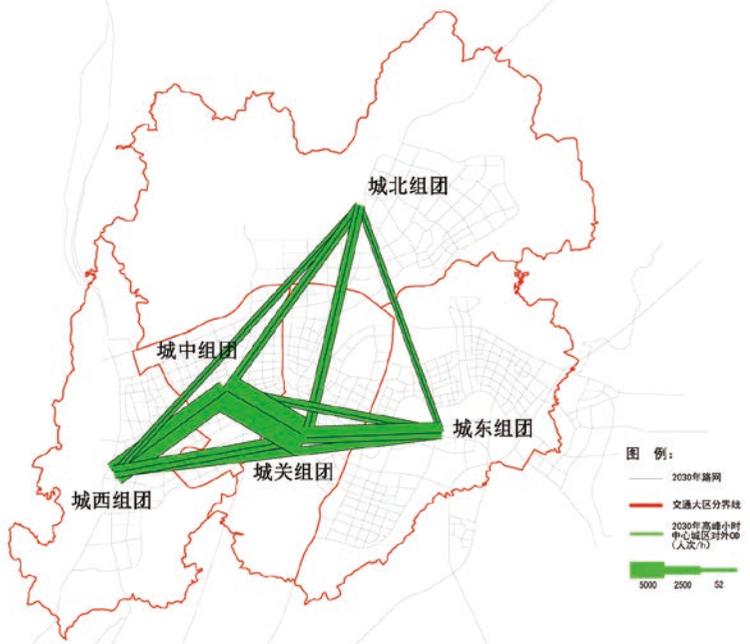
项目概况

随着福清市社会经济的快速发展，机动车保有量的持续快速增长，福清市中心城区高峰期间道路交通压力日趋加重，尤其是老城区的平均车速逐年下降，交通环境、交通安全、停车紧张等问题日趋严峻。

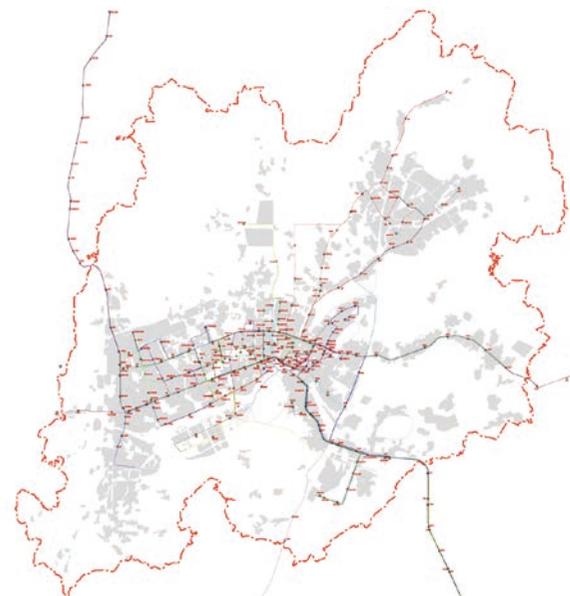
要解决福清市中心城区交通拥堵问题，唯一的出路就是大力发展公共交通，确立以公交出行为主体的出行方式结构，以公共交通出行来代替小汽车出行，实现对道路机动化交通的调节。为此迫切需要深入研究福清市中心城区公交未来的发展战略和规划。



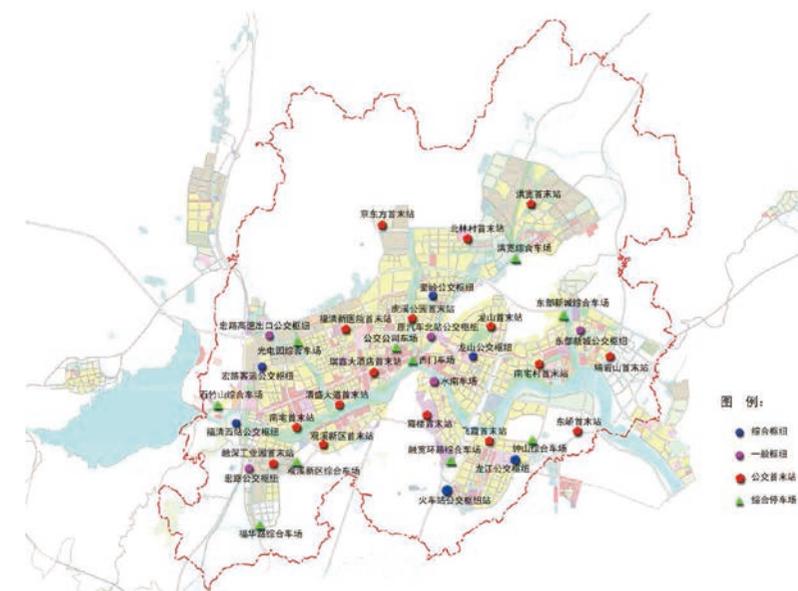
近期公共交通出行需求



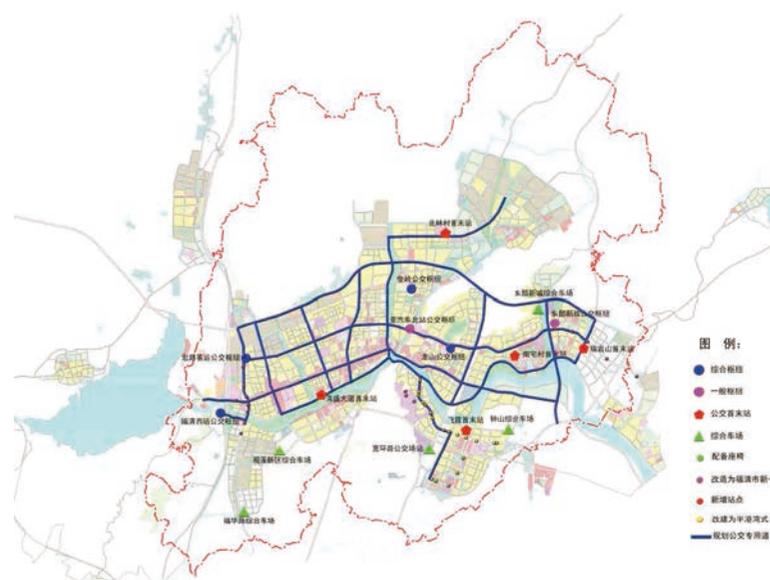
远期公共交通出行需求



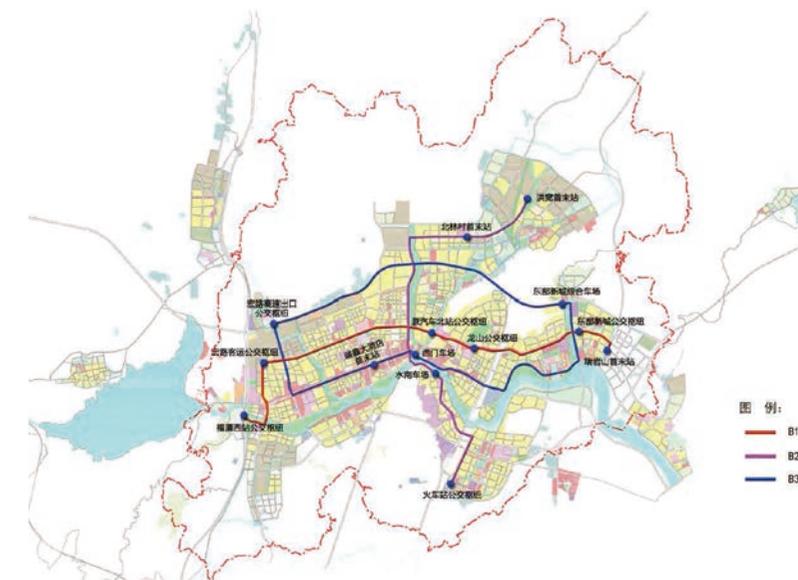
公交线路网布局



公交场站布局



近期实施项目



中远期线路布局

广州番禺祈福新邨及周边地区 交通改善专项规划

项目地点：广州市番禺区
项目规模：总用地面积 55.7 公顷
委托单位：广州市番禺祈福新邨房地产有限公司
完成时间：2016 年

项目概况

祈福新邨位于广州中心城区与市桥之间，根据祈福集团开发计划，祈福新邨北区将增建建筑面积约 150 万平方米，预计新增居住人口约 6 万人，新增机动车约 2 万。为改善祈福邨近期交通条件，需要综合考虑广明高速、金山大道建设和远轨 18 号线等重大建设项目的影 响，提出适应和满足北区周边未来交通发展对策措施建设项目的影 响，提出适应和满足北区周边未来交通发展对策措施。

一、交通问题特征

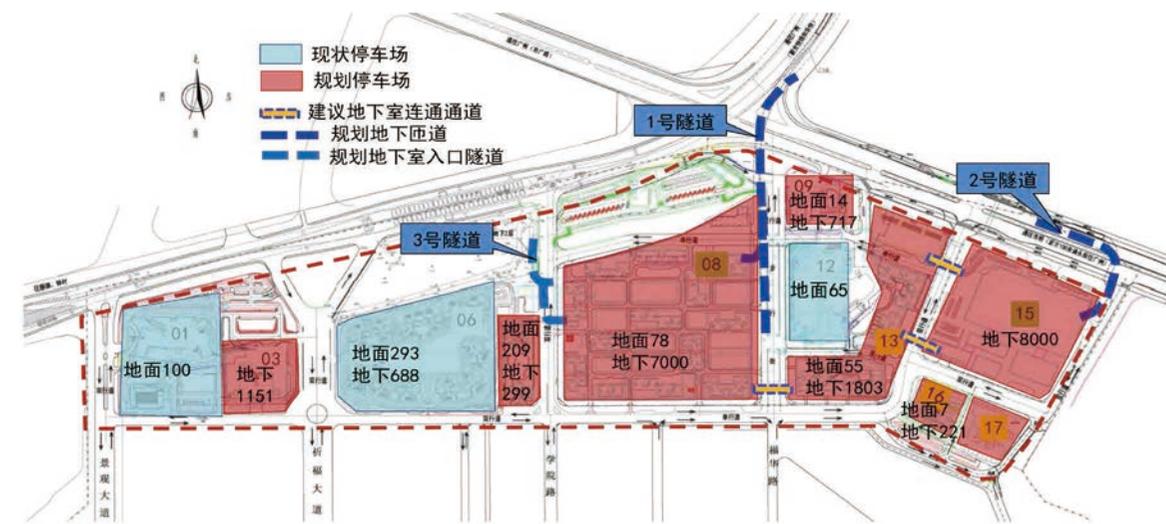
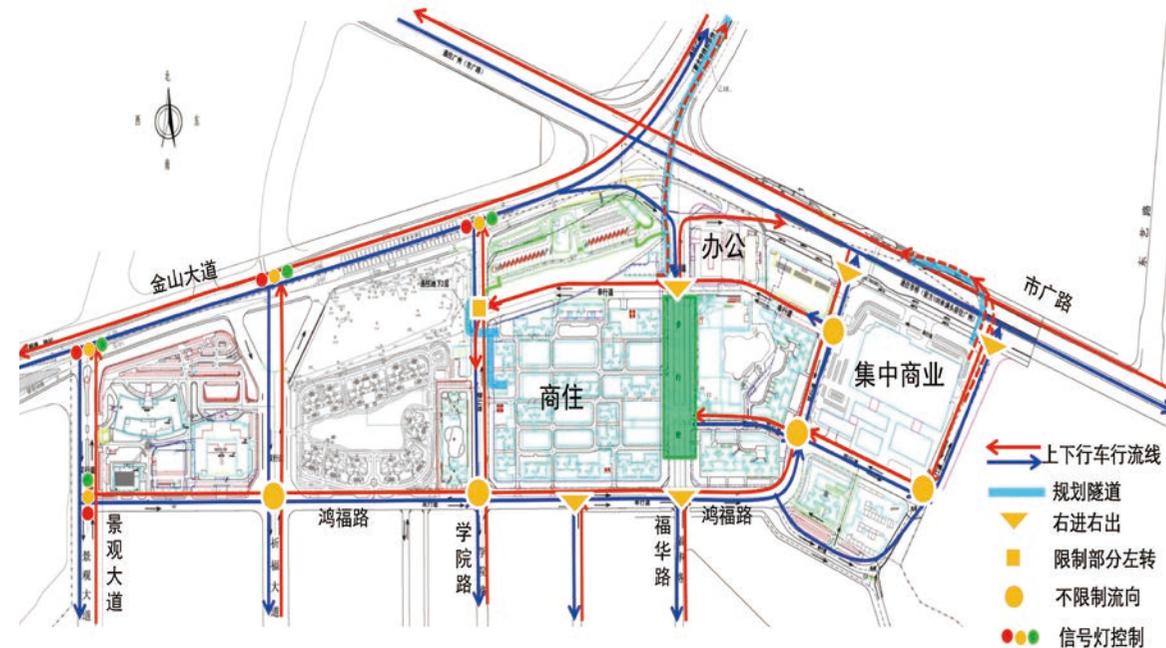
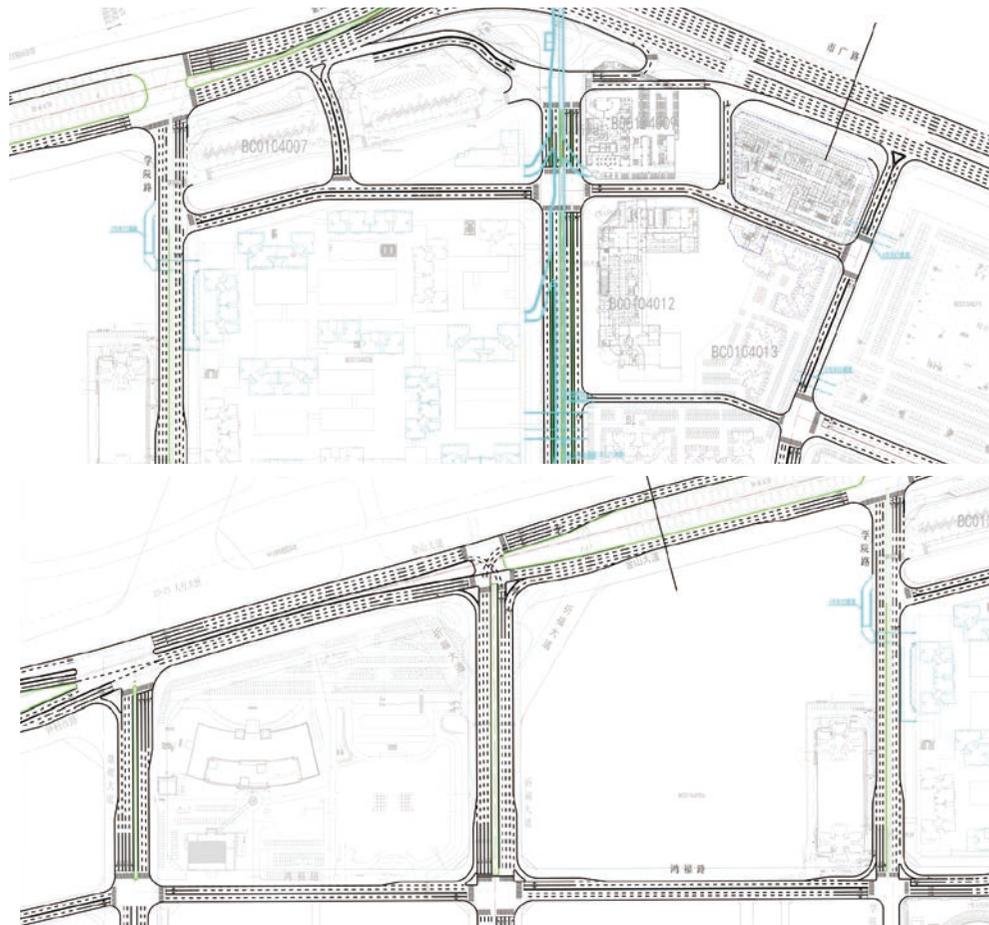
- (1) 用地功能单一、居住卧城。
- (2) 基地受交通性干路分隔，对外联系不畅。
- (3) 祈福新邨南区封闭式管理模式，出入交通集中在出入口闸口，形成交通瓶颈，造成高峰期拥堵严重。
- (4) 缺乏大运力公交有效分担地面小汽车交通压力。

二、交通问题成因

- (1) 长距离出行比例高，对小汽车交通依赖性较高，交通潮汐现象较为明显。
- (2) 道路网建设滞后，对外通道不足；节点功能不完善，交通转换不畅；路口渠化不合理，运行效率低。
- (3) 出入闸口交通负荷大，对外交通流分布不均衡；
- (4) 步行公交接驳距离长，内外公交衔接不畅；

三、交通问题对策

- (1) 与周边联动发展、混合功能，缩短出行距离，减少机动化出行。
- (2) 完善节点功能快速疏散对外交通；优化路口渠化设计，提高通行能力，推进路网建设，均衡交通流分布。
- (3) 增加出入闸口，均衡车流分布；
- (4) 增设公交总站，改善内外公交衔接换乘。



广州国际创新城交通专项规划

项目地点：广州市番禺区
 项目规模：规划范围约 10 平方公里
 委托单位：广州市番禺区交通局
 完成时间：2015 年

项目概况

广州市提出打造“一核两翼”（大学城为主体，生物岛、大学城南岸地区为两翼）的广州国际创新城。经过番禺区政府推进，国际创新城各方面工作取得了阶段性成果，为加快国际创新城起步区开发建设，番禺区交通局按市政府要求，组织编制国际创新城交通专项规划，重点解决路网的内外循环、区域交通枢纽和各种交通衔接的规划布局等问题。

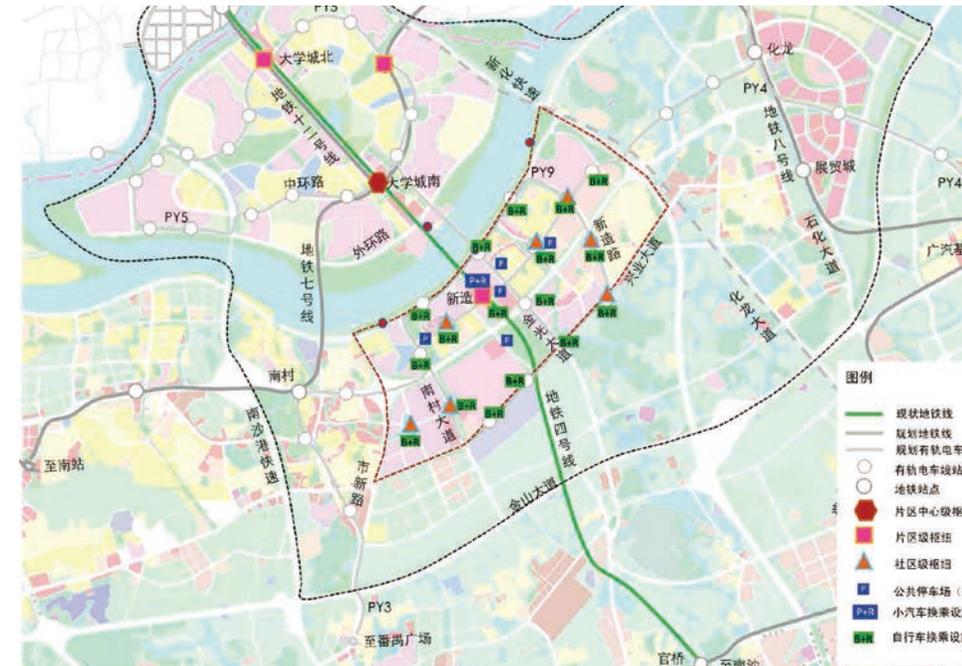
一、交通发展目标

为支撑创新城地区的科教研发、居住、休闲为一体的综合功能新城建设，提出广州国际创新城交通发展总体目标为：外畅、内舒、高效、人本。

- (1) 对外交通保障与周边区域性综合交通枢纽如白云机场、广州南站，以及与广州中心城区和市桥重点发展地区的快速联系。
- (2) 在保障高可达性的同时，强调内部交通的舒适性、弱化过境交通对内部的干扰，减少机动车交通组团内部生活区影响。
- (3) 构建高效、协同、一体化的综合交通体系，通过换乘枢纽体系实现各系统间的无缝衔接。
- (4) 以人为本的交通发展理念，注重行人的安全和步行的舒适性，重点打造创新城特色公交和慢行系统。

二、交通发展策略

- (1) 土地利用：用地功能和开发强度以公交为导向；
- (2) 对外交通：快进快出、内外分流；
- (3) 道路交通：快慢分离、宁静交通；
- (4) 公共交通：多层次、合理分工、无缝衔接、一体化发展；
- (5) 慢行交通：安全、舒适、可达，社区内主导出行方式；
- (6) 静态交通：合理供给、以供调需、鼓励换乘。



广州番禺区路网调整优化研究

项目地点：广州市番禺区
项目规模：规划范围约 540 平方公里
委托单位：广州市规划局番禺分局
完成时间：2013 年

项目概况

针对番禺区控规全覆盖路网规划中存在问题，需进一步全面梳理全区各组路网方案，调整和落实各级道路红线，重点优化次干路系统，完善支路网系统，为控规修编奠定良好基础。

一、路网调整原则和思路

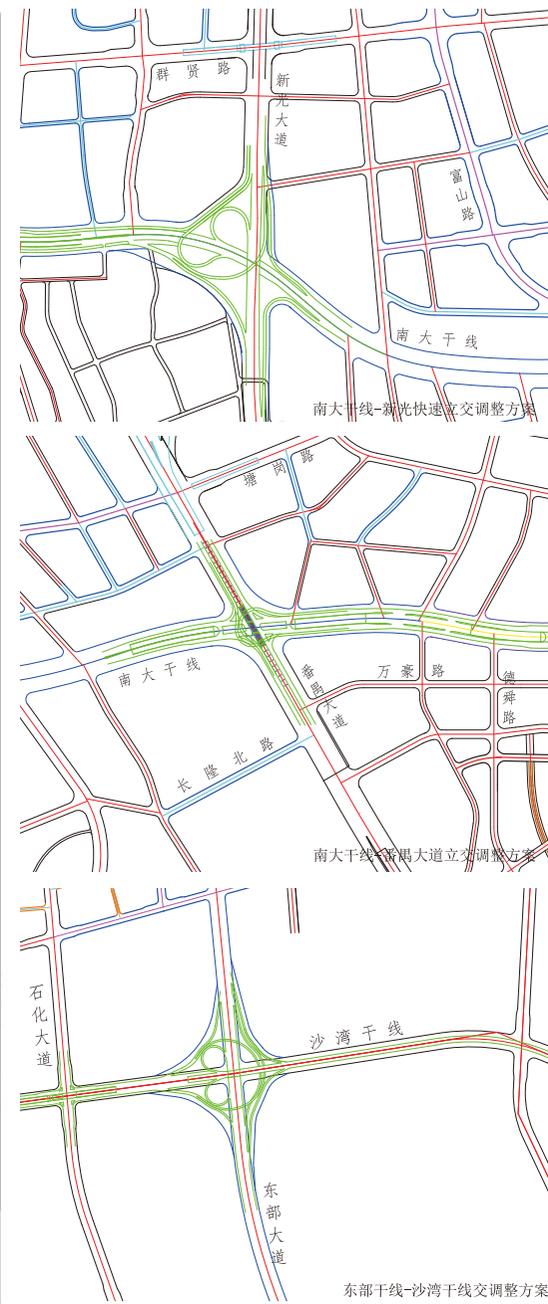
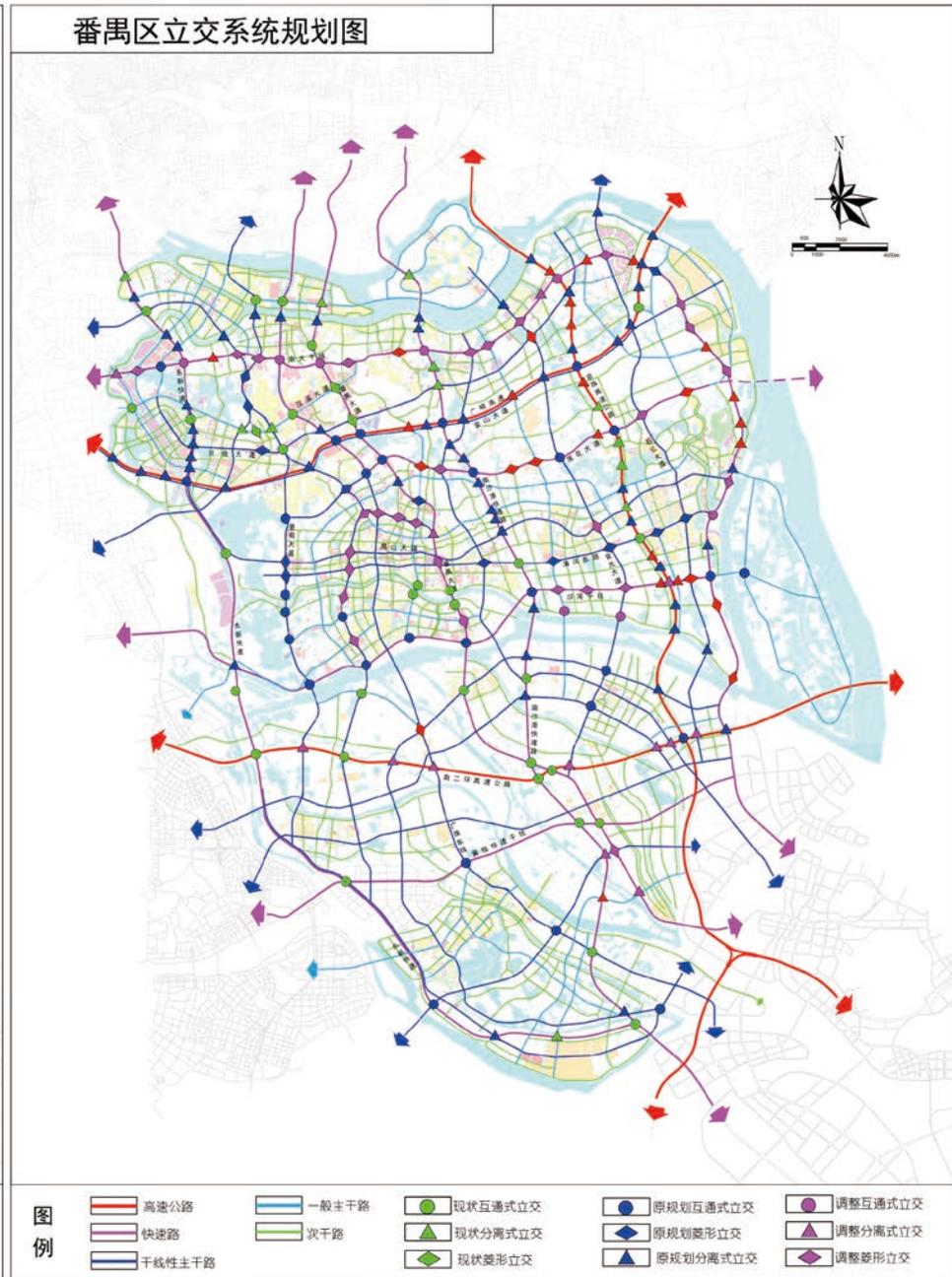
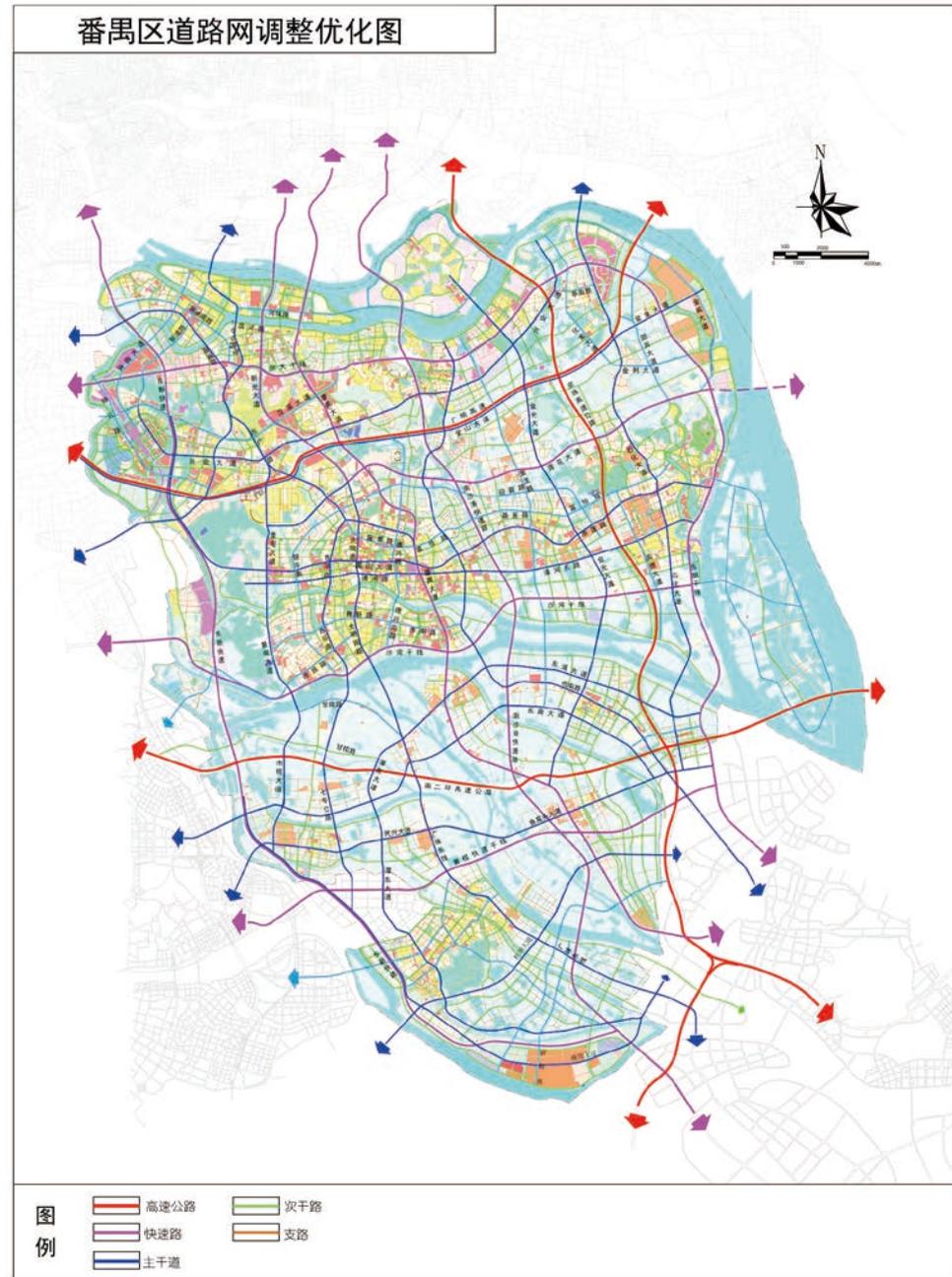
- (1) 主干路网调整优化：协调区域性干路网整体布局；保证主干路网的体系化，
- (2) 次干路网调整优化：与土地利用紧密协调，充分发挥次干路的集散功能，加强次干路连通性，优化控规单元之间的交通联系。
- (3) 支路网调整优化：现状建成度较高的片区，结合用地性质，局部优化，提高路网密度和连通性，促进慢行交通出行；集中改造旧村片区，提出整体性的片区路网调整方案；现状旧工业区，结合用地权属界线提出控制性路网。

二、优化类调整

从道路网整体布局的合理性、局部路网的交通组织合理性、交通节点的合理性、以及路网与土地利用、城市更新改造的关系进行梳理、优化调整和完善。

三、更正类调整

对控规道路红线与已列入文物保护单位提供的文物保护单位名单中的建筑存在冲突的，应调整道路红线避让文物保护建筑；对控规道路红线与河涌堤线、水闸存在冲突的，与水利部门协调意见为调整方案依据，道路红线原则上避让河涌堤线、水闸；道路红线难以避让的，保留控规道路红线，在工程阶段解决。



广州番禺区长隆-万博地区 整体交通专项研究

项目地点：广州市番禺区
项目规模：规划范围约 7.6 平方公里
委托单位：番禺区国土资源和规划局
完成时间：2016 年

项目概况

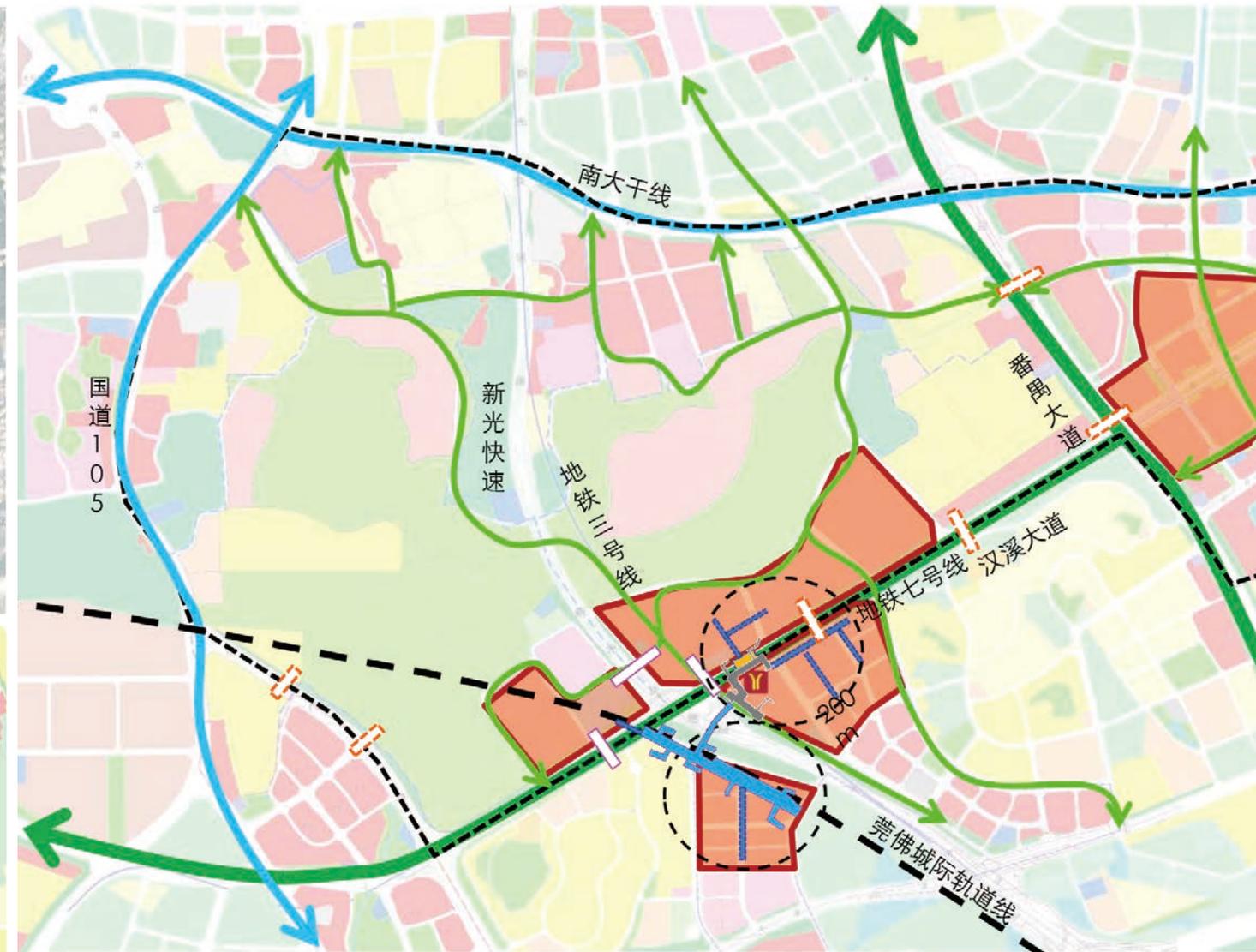
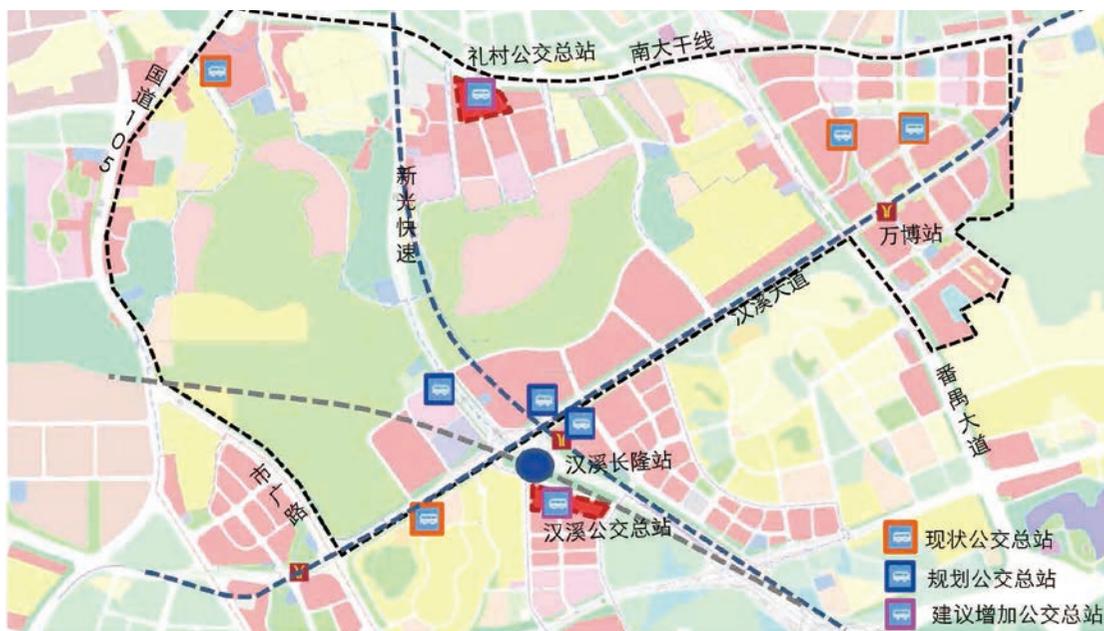
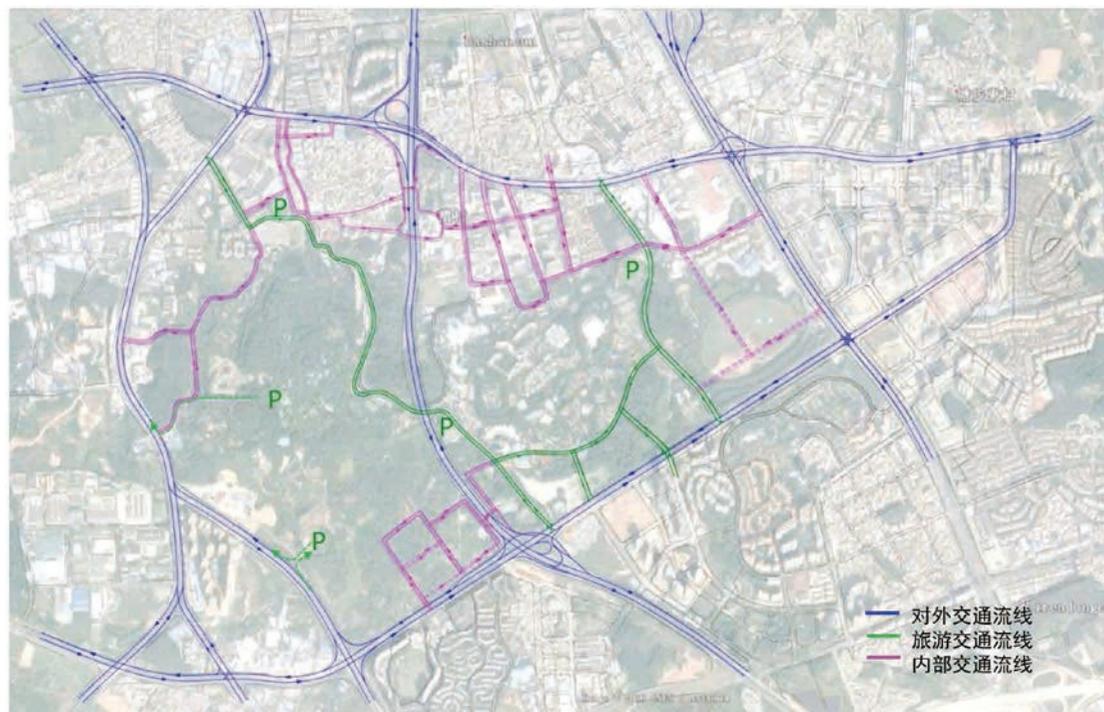
通过开展长隆-万博地区城市整体设计及交通专项研究，为合理确定片区建筑容量提供依据，并对片区交通设施规划和交通改善方面提出调整完善方案，确保片区功能定位的实现以及交通与土地利用的协调发展。

一、交通发展目标

以集休闲娱乐、美食、商务度假和特色购物于一体的服务华南地区、辐射全国的中央休闲区的片区发展目标为导向，打造对外畅通、内部有机联系，机动车交通、公交和慢行等各交通方式协调发展的综合交通体系。

二、交通发展策略

- 策略一：优化道路网络，调整道路功能，适应片区功能定位；改善道路衔接，提高片区路网疏解能力；
- 策略二：提升轨道覆盖，优化轨道交通线位，引导公交出行；
- 策略三：完善枢纽接驳，完善轨道枢纽周边换乘设施，有效衔接各系统；
- 策略四：构建慢行系统，整合绿道、慢行道、商业设施和地铁站等慢行空间，打造多层次慢行系统，加强片区内部慢行联系。
- 策略五：加强轨道站点辐射，结合地下空间开发，打造轨道站点周边地下通道系统。
- 策略六：加强旅游停车配建，鼓励停车换乘
- 策略七：旅游交通定制化，交通管控智能化



- 城市绿道
- 慢行主通道
- 慢行次通道
- 现状立体过街
- 建议增加人行天桥
- 建议增设连通轨道站人行隧道
- 重点步行区
- 公交枢纽站
- 地铁站

万博-长隆片区慢行交通设施布局

四川甘孜州华侨城海螺沟交通专项规划

项目地点：甘孜州海螺沟
项目规模：906 平方公里
委托单位：深圳市华侨城旅游策划顾问有限公司
完成时间：2017 年

项目概况

一、项目背景

- (1) 现状交通条件成为限制海螺沟景区发展的关键瓶颈和难题；
- (2) 致力于打造“甘孜山地旅游—东方户外天堂”的迫切需求。

二、总体思路

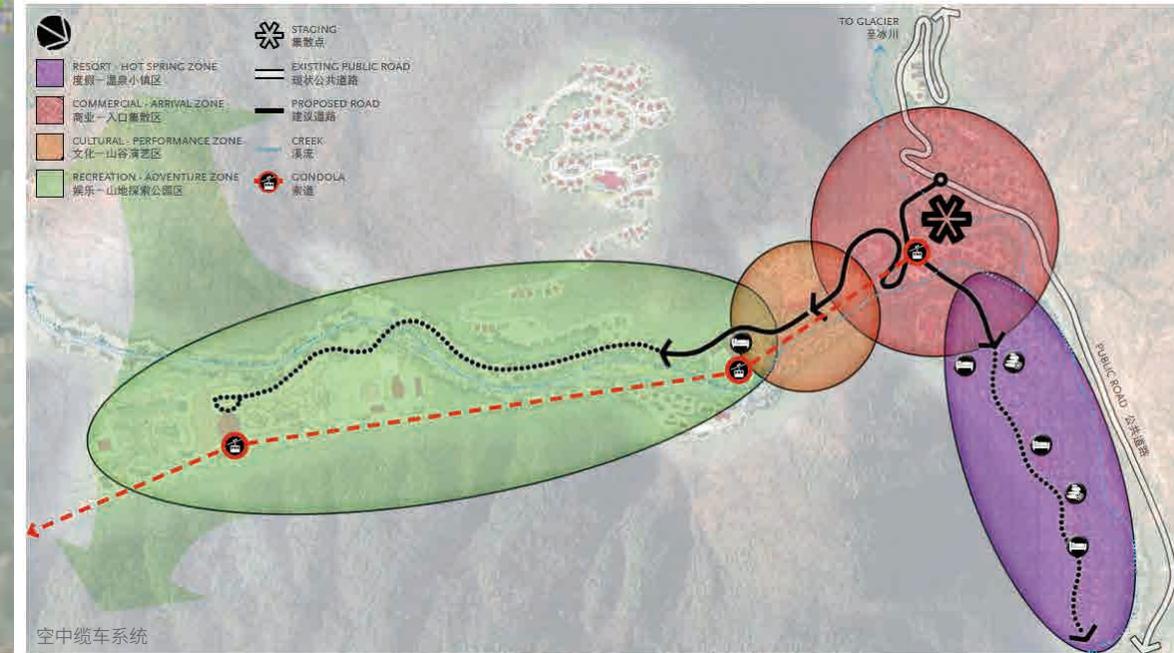
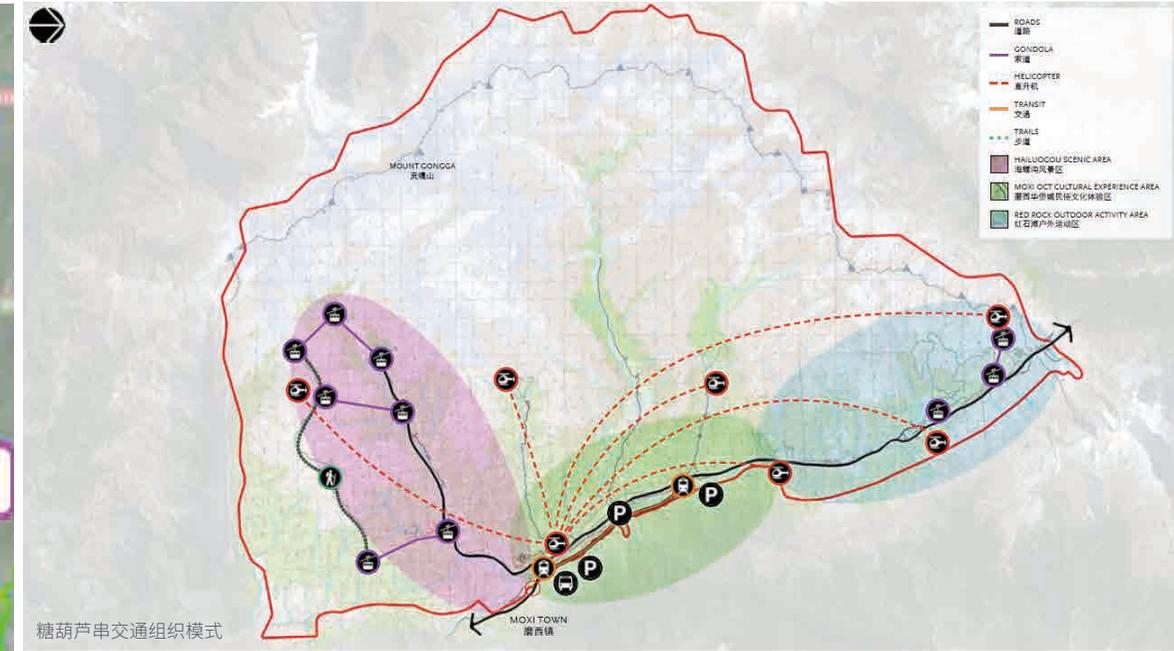
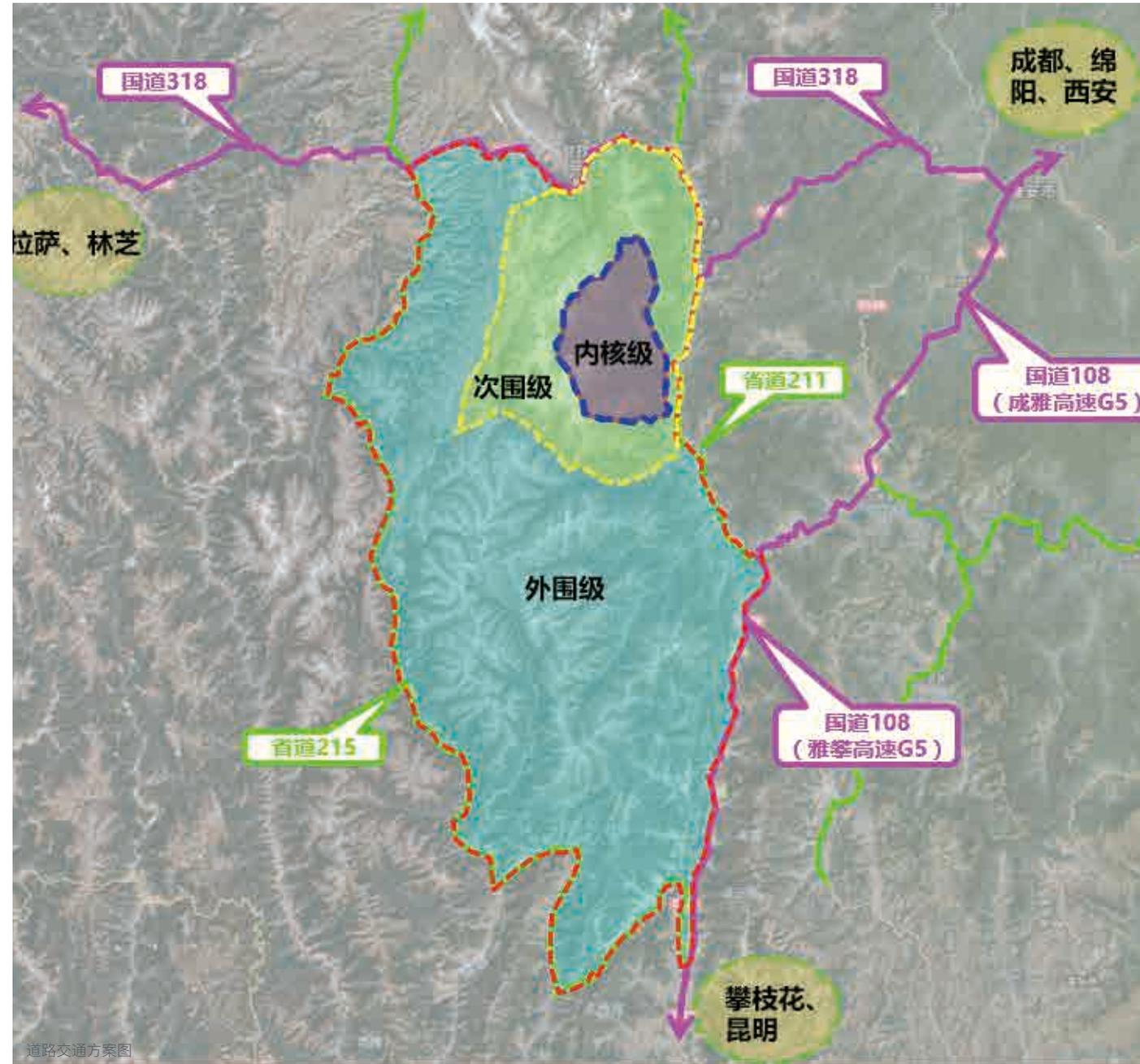
- (1) 交通组织由传统单链条末端停车模式向糖葫芦串中途分散停车模式发展，注重管控节点快速转换；
- (2) 多途径多出入口分流景区车流，实现多种交通多网循环；
- (3) 突以需求管控，引导过程换乘和防止景区道路拥堵影响景区轴带，缓解高峰客流集聚和运行秩序混乱问题。

三、交通方案

- (1) 道路交通方案：多级分流体系，构筑景区保护壳；打造循环通道，破解破解景区交通。
- (2) 交通组织方案：糖葫芦串交通组织模式，破解景区交通进去、出不来难题。

四、共享多彩交通

- (1) 布设户外山地观光列车，无缝化衔接集散中心，打造集观光、游玩、换乘和出行一体的轨道服务，预留对接川藏铁路条件；
- (2) 建立出行化、观景化的空中缆车系统，串联集散中心、游客中心和景点，并与海螺沟景点索道、雅家情海滑雪场索道衔接；
- (3) 打造户外山地慢行路线，形成“步行道+登山道”网络化的山地登山者天堂，并布设山地骑行线路。



中心城区慢行交通系统改造建设技术指引

项目地点：广东省
项目规模：广东省
委托单位：广东省住房和城乡建设厅
完成时间：2015年

项目概况

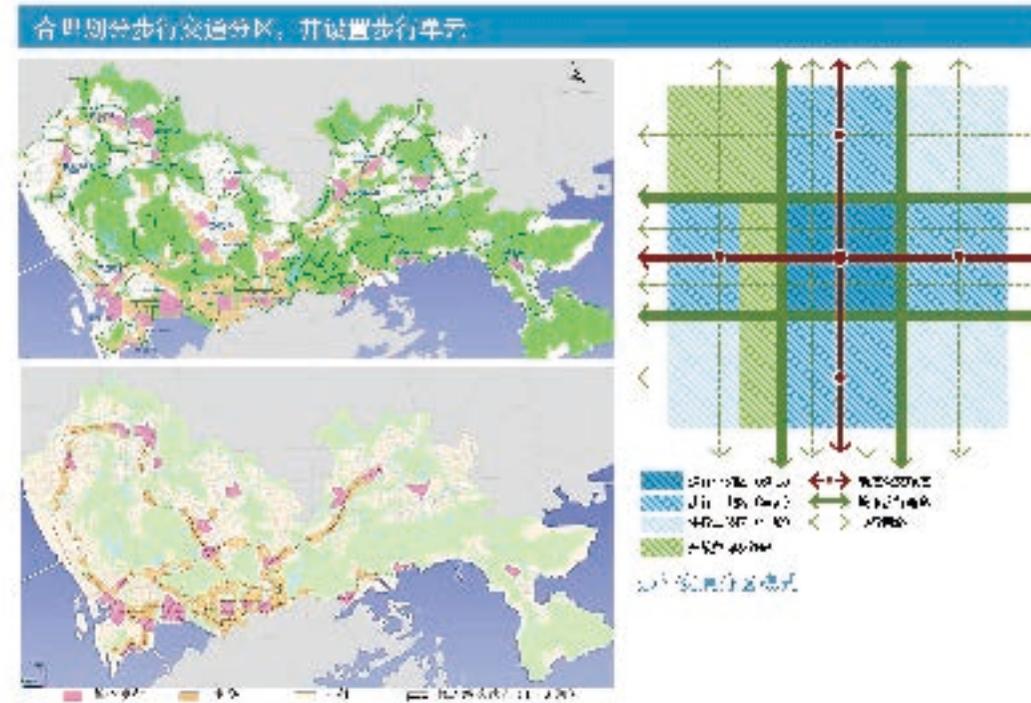
指引编制的主要目标是优化广东省城市中心城区的慢行交通系统，改善城市环境，优化街道空间及功能，促进城市低碳发展。

一、工作思路

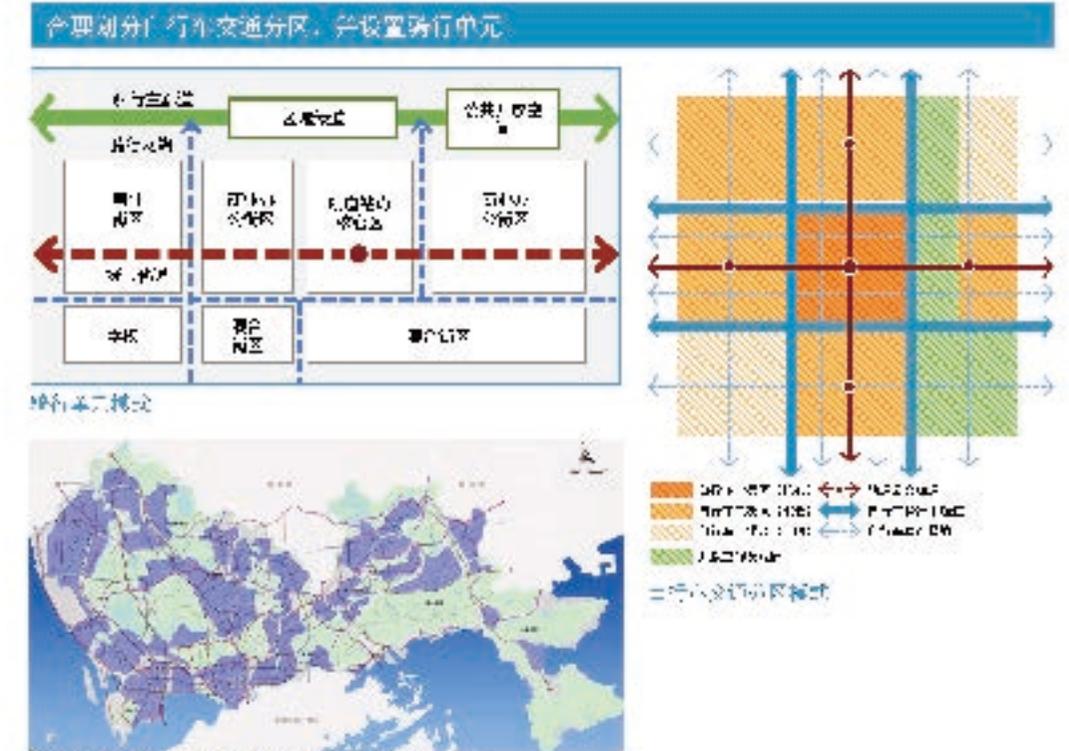
- (1) 交通—促进低碳发展：以低碳出行为目标，通过完善慢行交通体系，构建“慢行+轨道交通”为主的出行方式。
- (2) 功能—街道功能提升：以慢行系统改造这种较低成本的投入，实现街道安全保障、功能优化、活力提升、商业发展等多种目标。
- (3) 文化—传统特色发扬：保存和发扬广东城市传统骑楼、雨篷、连廊等街道空间特色。
- (4) 环境—结合包容理念：对通学路段周边的慢行环境进行重点改善，加强无障碍设施的改造建设。
- (5) 空间—解决重点问题：商业街道、过街节点、交叉路口等重点要素及重要空间载体提出优化提升的指引。

二、工作内容

- (1) 系统改造建设指引：划分步行和自行车交通分区，在主干道建设自行车主廊道，促进适宜的人、机、非合理分离。
- (2) 要素改造建设指引：主要包括环境改善、连接优化、安全保障、特色保护等方面的规划设计和改造建设的引导要求。
- (3) 管理实施指引：包括协调工作机制、改造建设时序、多元投资方式、公众意见反馈和城市管理建议。



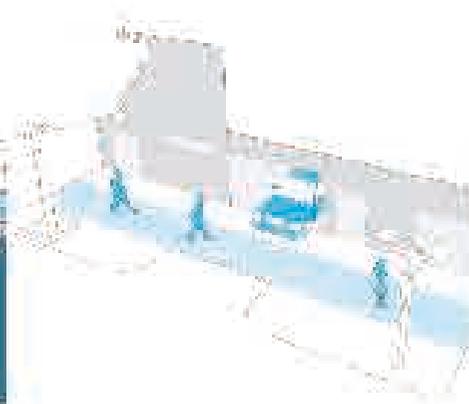
步行主廊道、步行支廊道、步行单元划分图式



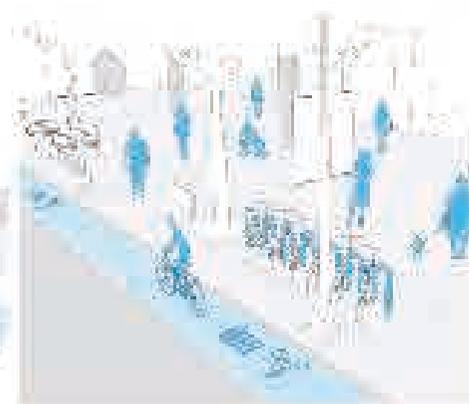
自行车主廊道、自行车支廊道、骑行单元划分图式



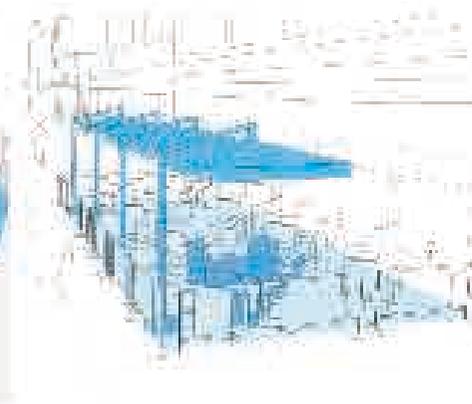
安全性原则



连续性原则



便捷性原则



舒适性原则



交通规划与设计
TRAFFIC PLANNING & DESIGN

交通详细规划

TRANSPORT DETAILED PLANNING

项目精选 CONTENTS

- 01 龙凤头片区交通综合改善详细规划
- 02 青岛市李村商圈交通体系详细规划
- 03 深业物流中心与笋岗地铁站地下通道一体化衔接详细规划
- 04 佛山市顺德区容桂街道桂洲大道道路详细规划
- 05 齐齐哈尔市节能减排财政政策综合示范城市之交通清洁化实施方案

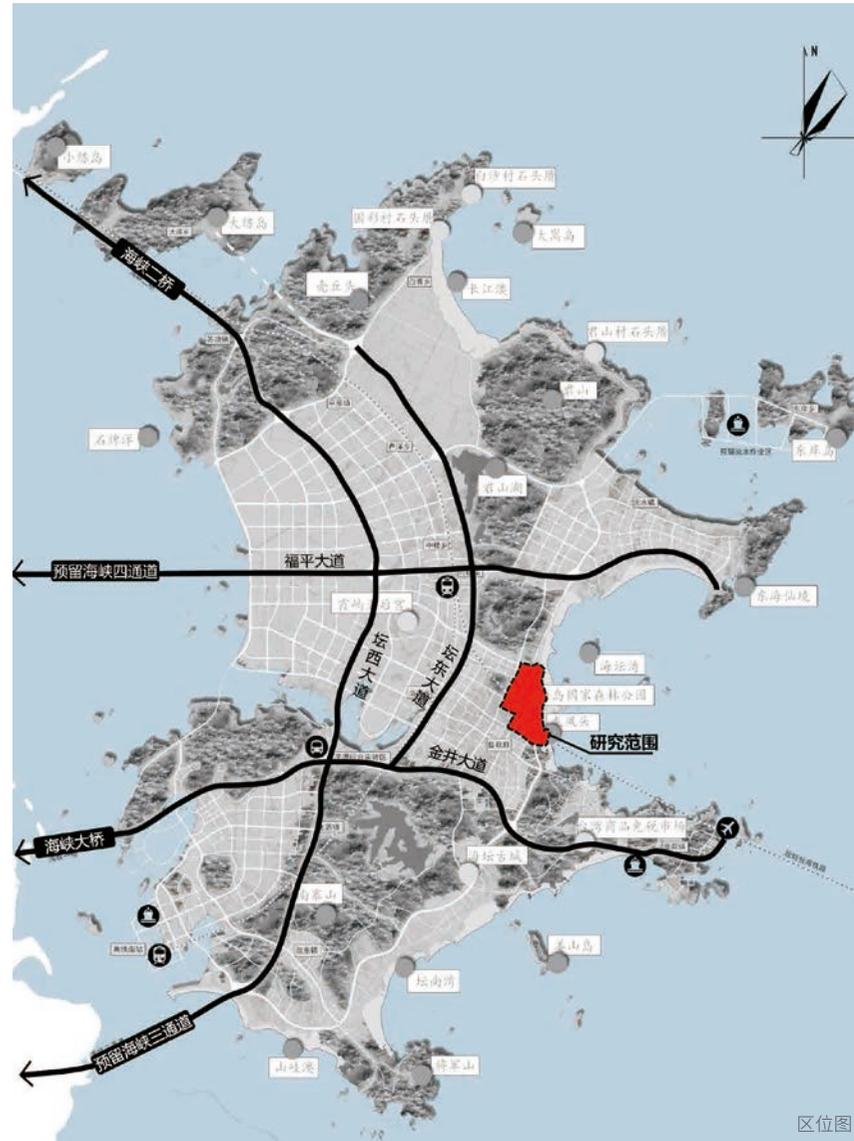
龙凤头片区交通综合改善详细规划

项目地点：福建平潭综合实验区
 项目规模：3.55 平方公里
 委托单位：平潭综合实验区规划局
 完成时间：2017 年

项目概况

平潭岛位于台湾海峡中北部，是我国第五大岛，其旅游资源十分丰富，海洋沙滩资源尤为突出，并在2016年获批为国际旅游岛。龙凤头海滨度假区作为平潭众多景区典型代表之一，每年的旅游旺季都得到众多海内外游客的青睐。据景区保守统计，2017年接待游客为212万人次，国庆期间游客量更是达到历史新高。大批量游客的集中涌入，使龙凤头周边道路交通设施承受着前所未有的压力，并一度造成景区周边交通瘫痪。

为进一步梳理龙凤头片区交通组织，重点解决转换节点交通问题，提高道路通行效率，为车辆、行人营造舒适安全的交通环境，开展本项目的研究工作。



区位图



整体效果图



过街平台图

青岛市李村商圈交通体系详细规划

项目地点：青岛市
项目规模：一般研究范围 26.4 平方公里，重点研究范围 1.3 平方公里
委托单位：青岛市李沧区城市建设管理局
完成时间：2019 年

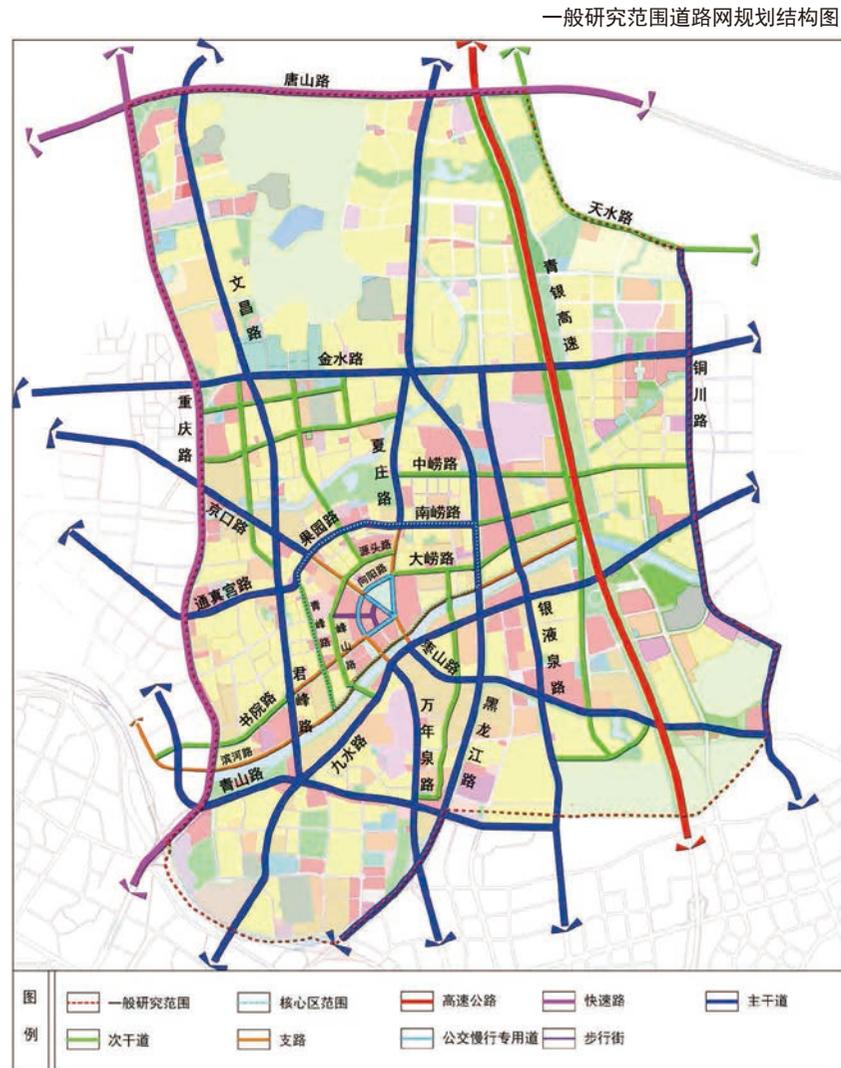
项目概况

本项目通过引入先进的规划设计理念和务实可行的解决策略，结合产业转型升级提升整个区域的整体交通环境，打造宜居宜商宜业的安全、舒适、便捷、绿色、人性化的交通体系。

一、分圈层引导交通，有效分离各类交通
规划范围进行分区规划引导，通过将中长距离过境交通与短距离到发交通分离，实现商圈核心的“慢行公交优先”和品质提升，同时保障商圈的交通可达性，保证商圈活力。打造“公交慢行专用区”，圈层内基本禁止除公交、出租车以外的机动车辆通行，增大慢行公共开敞空间，营造慢行公交专用的宁静化、品质化交通环境。

二、突破传统交通解决思路，提升片区品质体验
项目突破传统的工程角度解决交通问题的理念，在项目规划过程中同时结合街道特色，以街道活动的角度策划相关主题，形成商圈特色活力氛围，策划建议有五大主题、三大街区、三条展示大街、一条休闲带。

三、精细化交通设计，改善片区交通环境
针对商圈环境品质欠佳的问题，通过交通设施精细化设计，提升整个商圈交通环境与安全保障，在对小汽车交通合理引导与分区限制的情况下，依旧能够保证商圈的吸引力与活力。



深业物流中心与笋岗地铁站地下通道一体化衔接详细规划

项目地点：广东省深圳市
项目规模：笋岗地铁站周边，通道长约 50 米
委托单位：深圳深业物流集团股份有限公司
完成时间：2018 年

项目概况

深业物流中心项目位于罗湖区笋岗片区，定位为多功能、全方位、专业化的一站式国际电子信心产品展示交易平台。项目所在片区为地铁发达地区，7、9 号线汇聚于此，交通区位优势明显。本项目研究目的：（1）连接现状笋岗站深业物流预留接口，提升服务水平；（2）完善片区地下步行系统，实现项目地块与笋岗站无缝接驳。

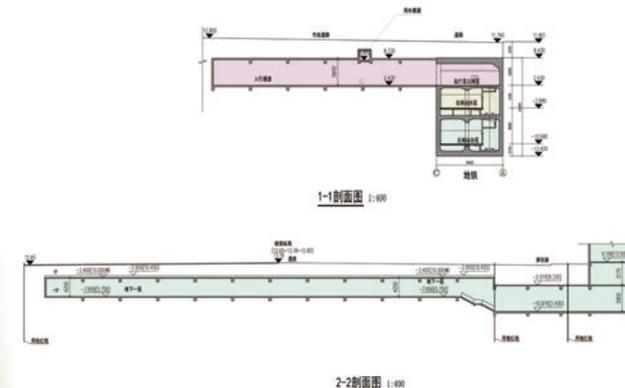
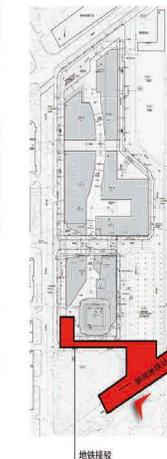
一、项目研究范围

- （1）200 米内核心圈层：核心圈层内通过地下通道与轨道站点之间连通；
- （2）200—500 米主要圈层：通过地面通道进入核心圈层。

二、规划原则

- （1）安全第一，协调发展：应满足地质工程条件，根据笋岗地区地质条件，场地工程地质条件一般，场地的地层分为人工填土层、第四系新近沉积层、第四系全新统冲洪积层、第四系残积层、震旦系混合岩，从工程地质条件，片区地下空间开发需进行合理路径规划；
- （2）公共优先，综合开发：以片区整体的公共利益出发，在保障公共服务及市政交通设施的前提下，鼓励地下空间复合功能利用；
- （3）依托轨道，鼓励联通：以轨道站点为地下空间开发利用的发展源，形成依托地铁线网有序带动整个片区的地下空间利用，鼓励地块与地铁站及地块之间的连通。

充分利用笋岗站交通优势，将尽量多的地块与地铁衔接，增加商业机会。结合周边用地和产业发展功能布局、建设计划、轨道站点布局，项目立体交通系统衔接。



© Under planning and design of Shenzhen Metro Co., Ltd. 深圳地铁有限公司规划与设计

佛山市顺德区容桂街道桂洲大道道路详细规划

项目地点：广东省佛山市顺德区容桂街道
 项目规模：2.83 公里
 委托单位：容桂国土城建和水利局
 完成时间：2012 年

项目概况

一、道路功能定位

桂洲大道位于容桂片区中部，作为干线规划路网的重要组成部分，贯穿容桂东西主要城区，其西段的贯通建设继而与伦桂路衔接对于改善容桂西部老城区交通条件，拉动西部地区社会经济发展，缓解东西向交通压力，促进容桂与马岗一体化发展都具有重要的意义。桂洲大道道路功能定位为城市主干道，主要承担功能：

- (1) 承担容桂西部中心区与东部中心区的主要交通联系；
- (2) 承担容桂与马岗之间的交通联系；
- (3) 是容桂的景观大道、迎宾大道。

二、交通分析

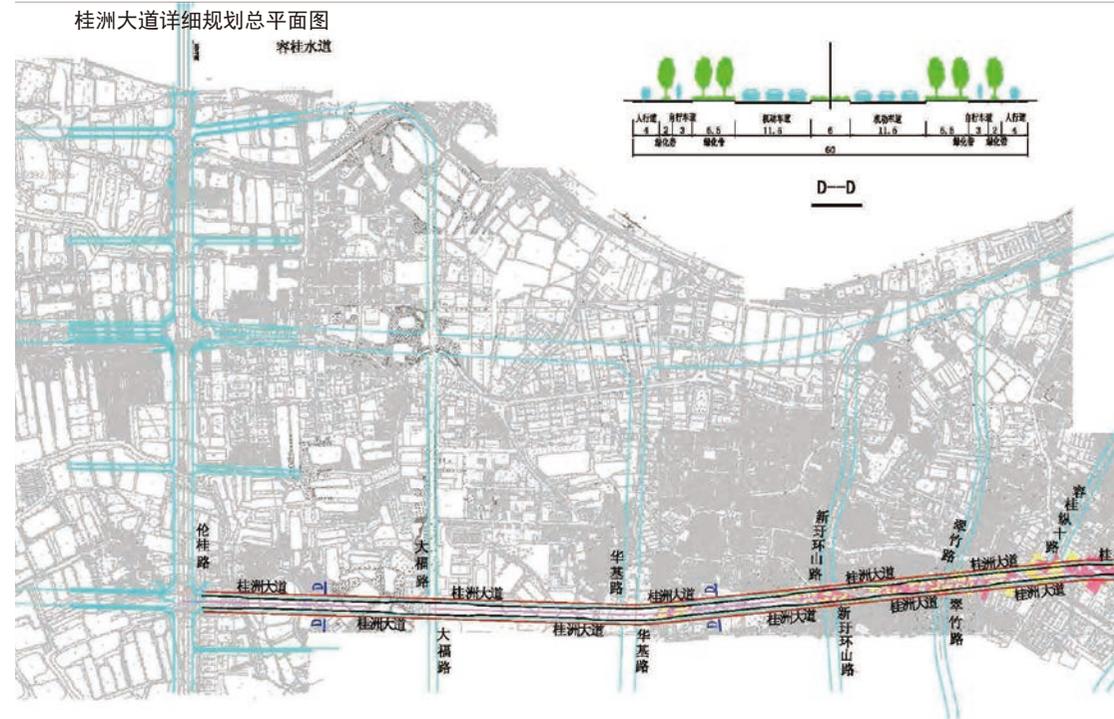
根据交通预测分析，近期 2020 年桂洲大道单向交通量高峰小时将达到 2710pcu，远期 2030 年桂洲大道单向交通量高峰小时将达到 2970pcu。

三、建设规模及主要技术标准

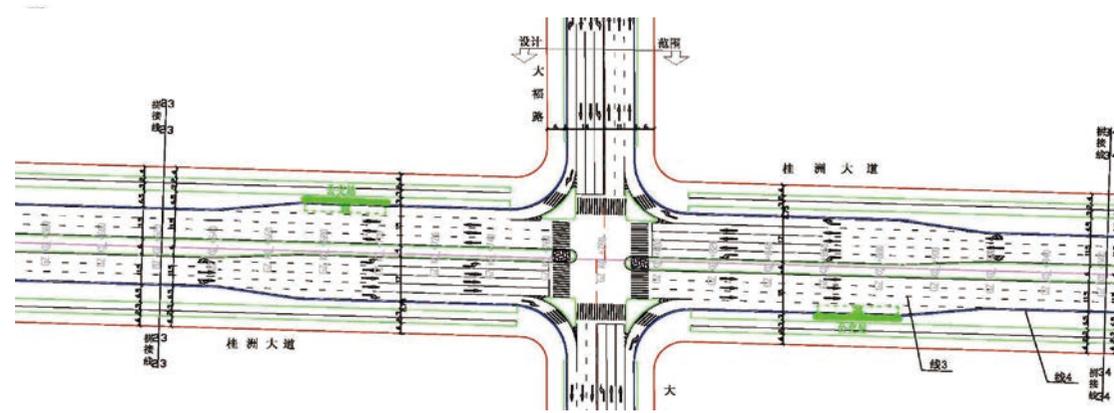
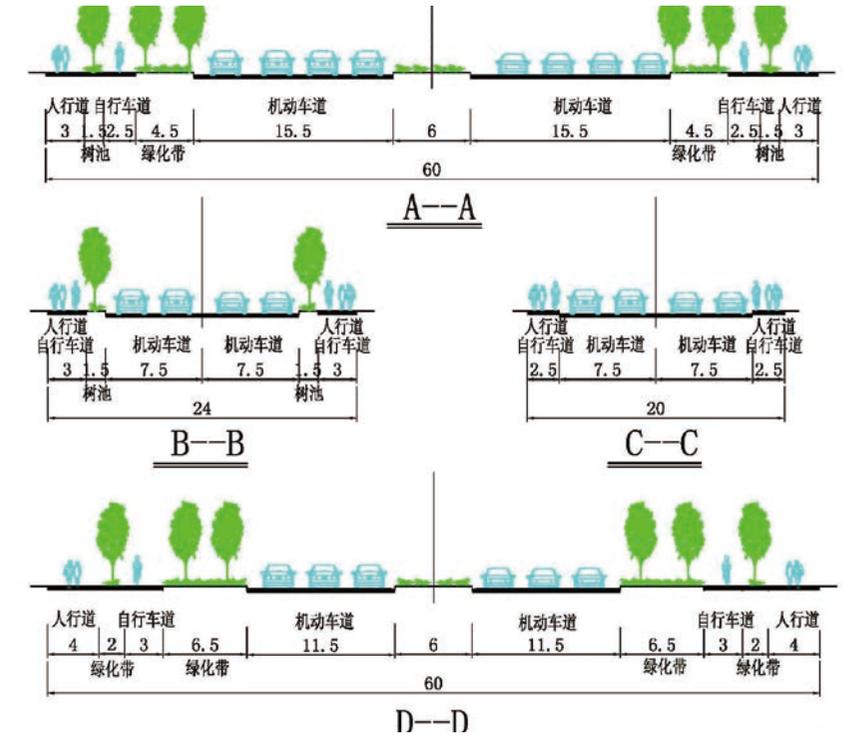
桂洲大道（西）线位东起现状容桂路—桂洲大道（中）交叉口（其中现状容桂路至规划容桂纵十路约 400 米道路路段已建成通车），西至建设中的伦桂路，自东向西依次与伦桂纵十路、翠竹路、新圩环山路、华基路、大福路相交，设计范围内道路总长约 2.83 公里；采用城市道路主干道 I 级技术标准，计算行车速度 60km/h；主线机动车道基本车道数为双向 6 车道，道路红线为 60 米。所采用的主要技术标准按建设部《城市道路设计规范》（CJJ37-90）有关规定执行，均满足规范要求。

四、投资估算

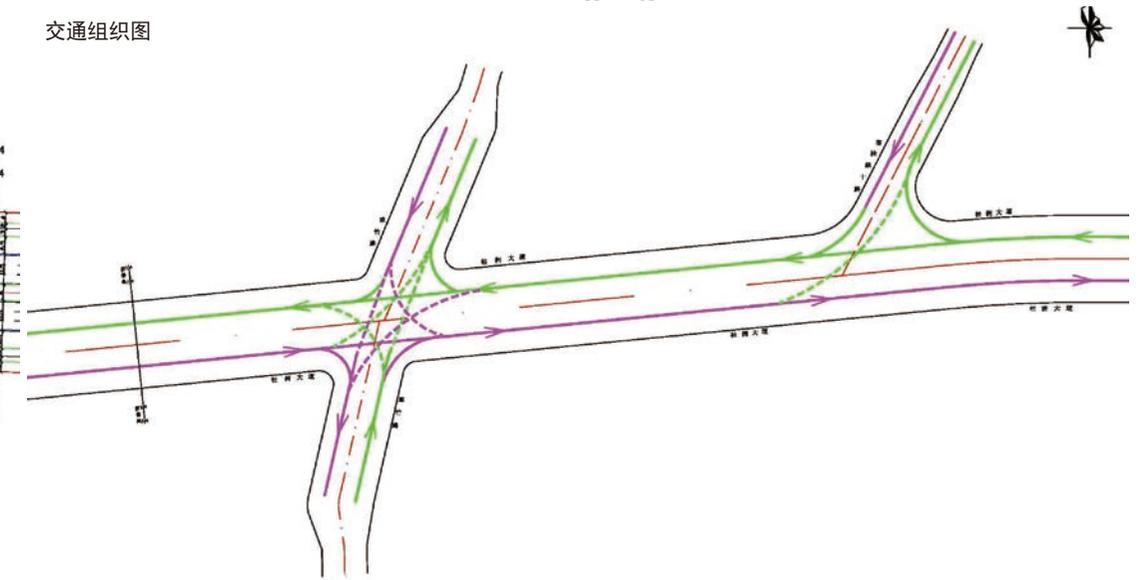
桂洲大道线路总长约 2.83 公里，总投资约 4.68 亿元，其中道路建设投资为 9056 万元（平均 3.2 万 / 延米），房屋拆迁补偿费为 3.78 亿元（平均 6000 元 / 平方米）。



横断面图



交通组织图



齐齐哈尔市节能减排财政政策综合示范城市之交通清洁化实施方案

国家节能减排综合示范城市第二轮申报答辩第一名

项目地点：黑龙江省齐齐哈尔市
项目规模：43000 平方公里
委托单位：齐齐哈尔市人民政府
完成时间：2013 年

项目概况

牢固树立生态文明理念，以交通清洁化为着力点，全面推广节能与新能源汽车，推行绿色交通战略，实现以“公交都市”为亮点、绿色慢行为特色、节能型交通基础设施发达，综合交通体系协调的低碳交通、绿色交通城市，支撑推动齐齐哈尔市城市转型升级、生态文明的全面发展和新型城镇化的试点建设。

一、方案的组织实施创新——实操性和政策性结合

深刻领会交通清洁化财政政策精神，分层设置示范项目，充分发挥财政政策综合示范积极引导作用，通过一批交通清洁化示范项目，以点带面，深入挖掘交通节能减排潜力。

二、方案的节能措施创新——市场经济和政府引导结合

通过创新商业模式和政策机制推广节能与新能源汽车，探索基于市场规律的节能新机制。以齐齐哈尔市新能源汽车产业为依托，一方面集中优势力量重点突破新能源汽车的核心技术，另一方面通过创新机制和商业运营模式，在政府主导领域的公交车、公务车、环卫车和邮政车先期开展推广工作，起到示范效应。

三、方案的保障机制创新——行动导向的实施路径

通过长效创新机制，不断丰富、完善相关措施、办法，不断创造新的机制，而这种机制的完善与创新，其作用是隐性的，具有长期性的，它所带来的长期效益将在经济领域、意识形态领域产生重大而深远的影响。



齐齐哈尔市2016年底交通清洁化分解目标

| 项目 | | 2016 年底比 2012 年 | | |
|-------------------------------|--------------------|------------------|------------------------------|---------------|
| 单位能耗强度指标 | 公路运输综合单耗 | | 下降 9%左右 | |
| | 其中 | 营运客车单耗 | 下降 7%左右 | |
| | | 营运货车单耗 | 下降 10%左右 | |
| | 城市客运单耗 | | 下降 14%左右 | |
| | 其中 | 城市公交 | 下降 10%左右 | |
| | | 出租车 | 下降 21%左右 | |
| 营运船舶综合单耗 | | 下降 10%左右 | | |
| 分解目标 | 类别 | 可实施的途径 | 分解目标 | |
| | 节能与新能源汽车 | 1.节能与新能源汽车推广应用 | 在公共领域中使用率≥50% | 客车单耗下降 2.5%左右 |
| | | | 在私人领域中使用率≥5% | |
| | | 2.加油加气站、充电站（桩）建设 | 充电站（桩）1.5公里服务半径覆盖率≥35%（中心城区） | |
| 加气加油站 1.5 公里服务半径覆盖率≥70%（主要城区） | | | | |
| 3.配套设施网络化发展 | 监控中心建设、新能源车维修保养店建设 | | | |

营运交通工具能源消耗总量





交通规划与设计
TRAFFIC PLANNING & DESIGN

交通影响评价
TRAFFIC IMPACT ASSESSMENT

项目精选 CONTENTS

01 深圳华强北项目交通影响评估

02 广州番禺区万博商业区控规交通影响评价

深圳华强北项目交通影响评估

项目地点：深圳市上步片区

项目规模：建筑面积 22.4 万平米，占地面积 1.7 万平米

委托单位：深圳市恒盈泰投资有限公司

完成时间：2015 年

项目概况

本次交通影响评估对开发项目进行客观详实的交通预测，在此基础上评估其对周边城市道路交通系统、公交系统、慢行系统以及静态交通系统的影响。针对项目具体情况以及周边交通系统既有条件及规划发展，提出交通改善建议以保证项目及周边交通的顺畅组织与优质环境。

一、主要结论

(1) 项目各类型出入口数量满足出入需求，车辆流线和人行流线也实现了分离，体现了人车分流的原则，交通组织安全。但南侧 03-04-1 地块出入交通组织存在交通冲突点，建议优化。

(2) 本项目开发对周边路网机动车交通影响较小。对周边公交系统的影响可接受。对周边慢行系统设施的影响可接受，项目开发一定程度上促进了周边慢行交通系统设施的完善。

(3) 项目配建机动车泊位符合深标要求，但超过深标高限值，不利于限制小汽车交通出行；自行车停车位未按深标进行落实。

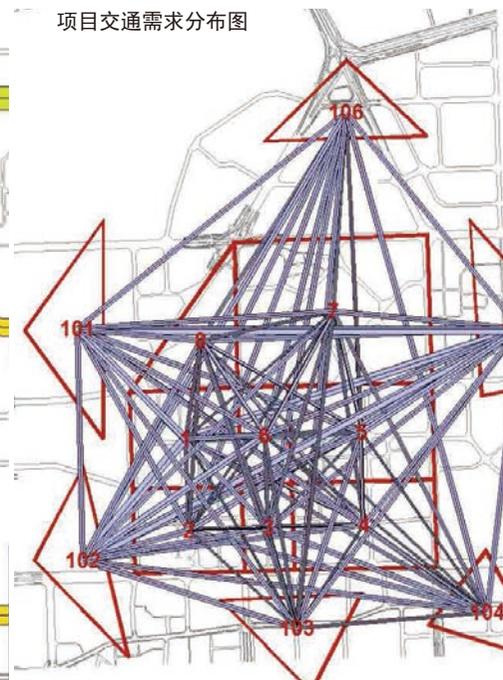
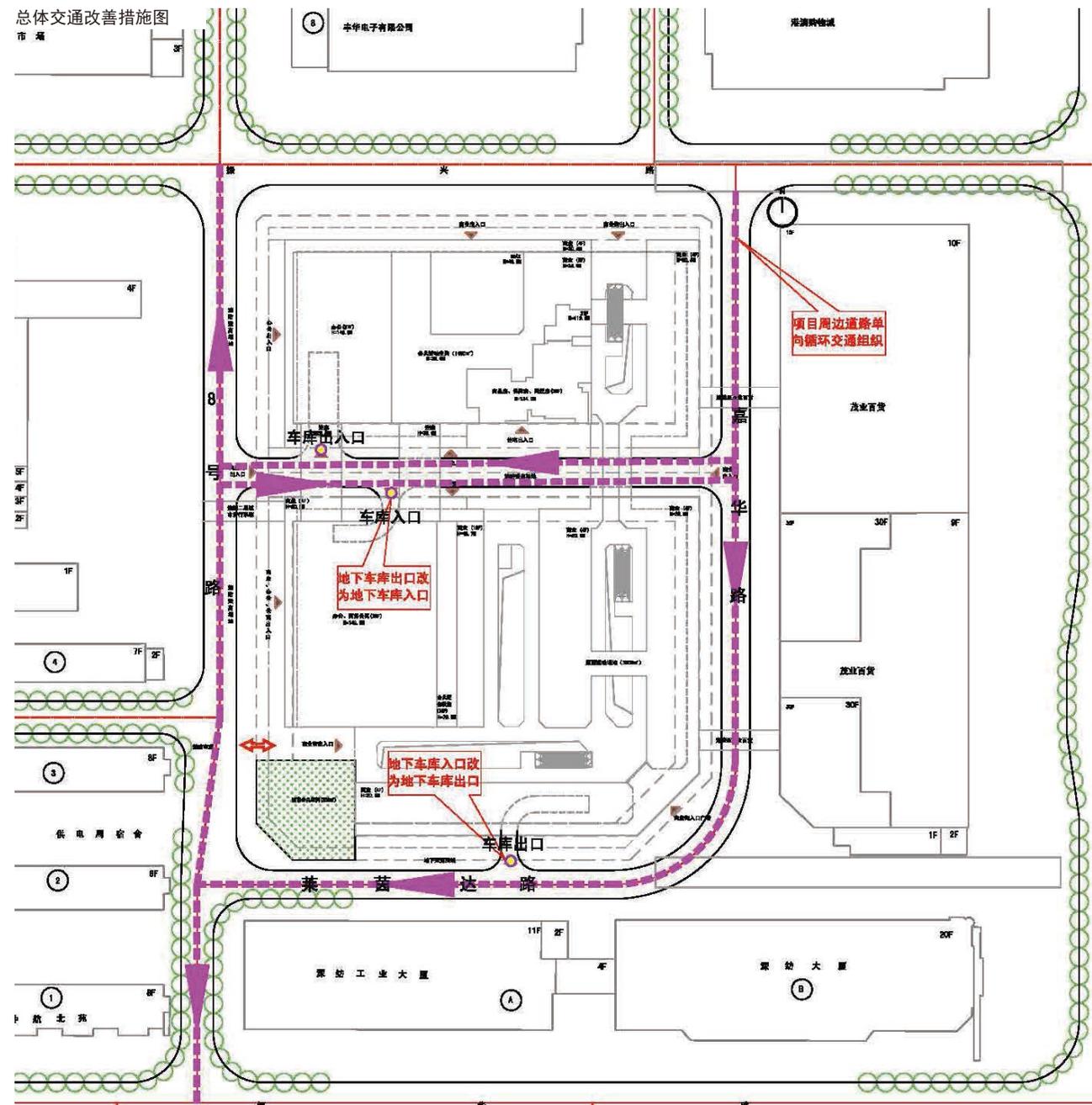
二、项目开发交通改善措施

(1) 建议适当降低机动车停车位配建，并配置货运装卸泊位；建议适当配置自行车泊位。

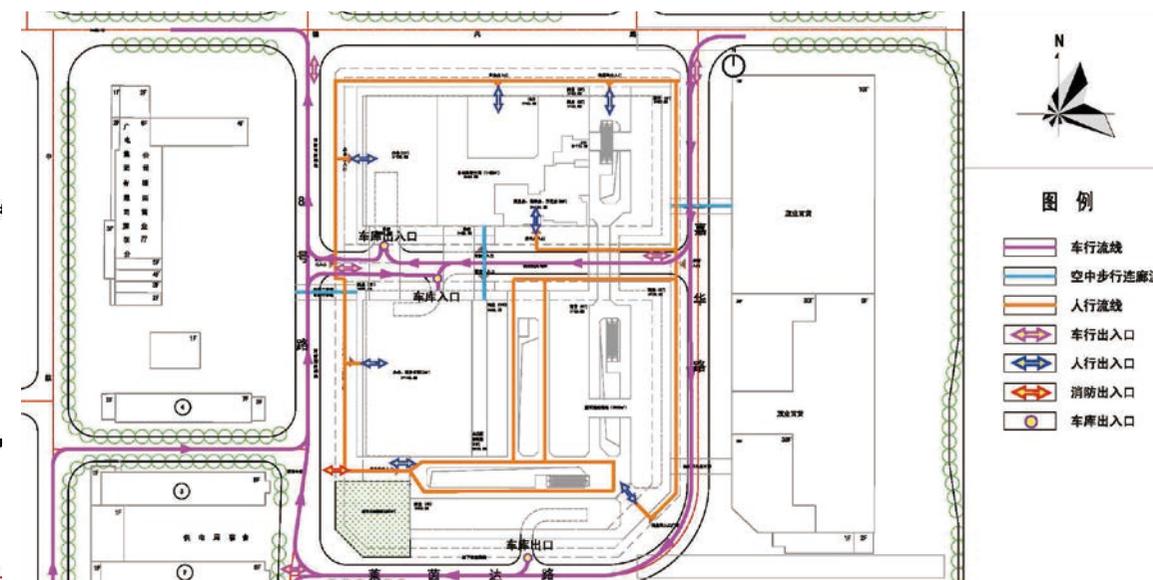
(2) 建议项目南侧 03-04-1 地块的地下车库出入口相互对调，并建议项目地下车库出入口严格按照规范控制净高和坡度。

(3) 对项目两侧支路以及莱茵达路进行单向循环交通组织。

(4) 建议有余力的情况下提供 5%~10% 左右的停车位作为社会公共停车位，以便于停车共享，提高泊位利用率。



项目内部交通组织方案图



广州番禺德舜商业区控规交通影响评价

项目地点：广州市番禺区
 项目规模：总用地面积为 149.56 万平方米
 委托单位：番禺区国土资源和规划局
 完成时间：2012 年

项目概况

项目地块拟规划定位为华南商务新旗舰、以总部经济为核心的商务综合 CBD 区、广州市第三产业的新核心以及国际性综合服务平台。

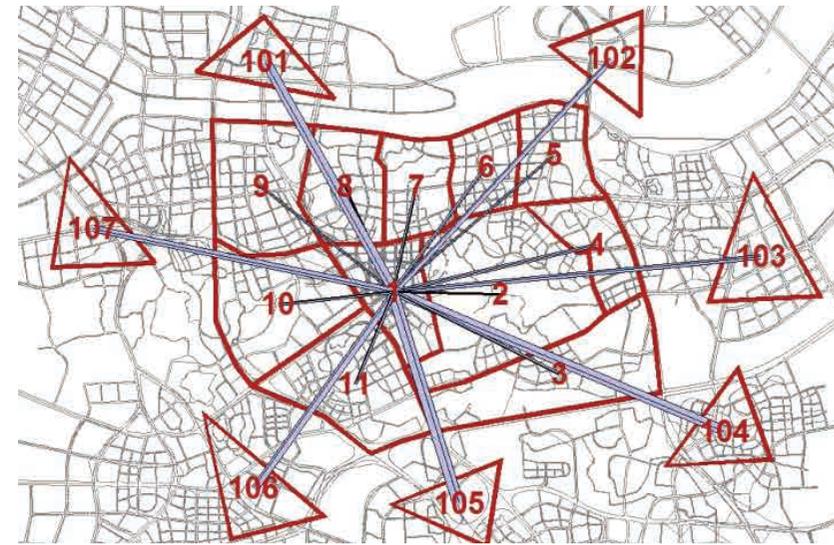
一、CBD 地区交通发展案例借鉴

- (1) 岗位密度：项目岗位密度为 15.0 ~ 11.2 万个 /km²，已接近伦敦金融城、香港中环全球岗位密度最高的商务区；
- (2) 路网密度：项目基地规划支路以上道路的路网密度为 12.0km/km²，考虑未来地块开发增加的街坊路，路网密度可达到 16 ~ 17km/km²，基本接近曼哈顿区的路网密度；
- (3) 小汽车交通量及分担率：项目晚高峰小汽车交通强度约为 1 万 pcu/h，与曼哈顿区和伦敦金融城的小汽车交通强度基本相近，本项目小汽车分担率按 20% 考虑，基本是 CBD 地区小汽车分担率的上限；
- (4) 轨道交通分担率：发展成熟的 CBD 区公共交通分担率高达 80%，轨道交通分担率高达 70% 多，而本项目基地直接服务的线路仅有 1 条，相对比轨道分担率明显偏低

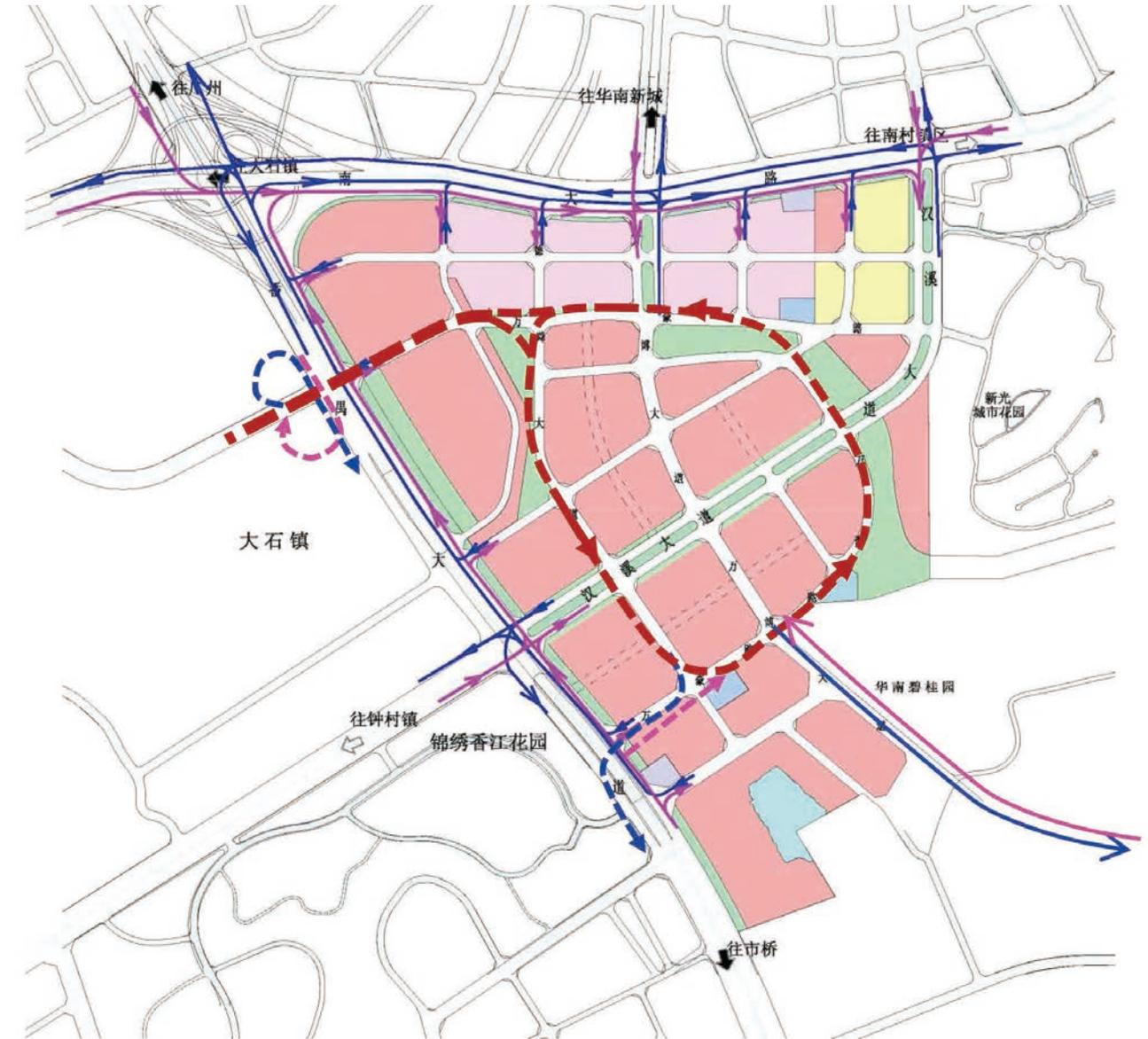
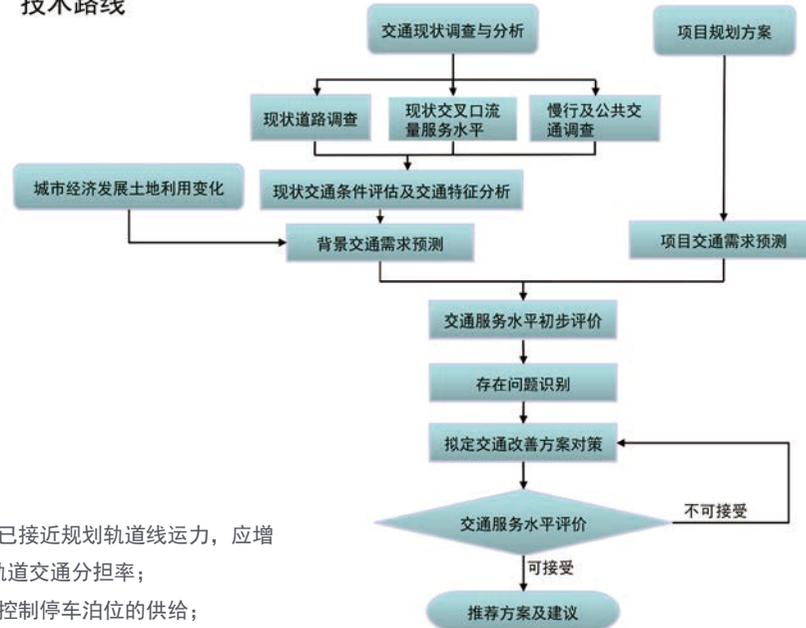
二、主要结论及建议

- (1) 项目开发生成交通量，对周边道路机动车服务水平影响显著，尤其是番禺大道 - 汉溪大道、番禺大道 - 南大路交叉口严重饱和，需采取改善措施；
- (2) 经增加对外通道及构建地下环路等道路改善措施后，主要交叉口的拥堵程度明显缓解，服务水平基本可接受；

- (3) 项目生成公共交通出行量已接近规划轨道运力，应增加规划区的轨道线路，以提高轨道交通分担率；
- (4) 为引导公交出行，应当适当控制停车位供给；
- (5) 建议结合具体建筑项目，通过地下及空中连廊，构建立体的步行系统，实现人车分流。



技术路线



项目基地对外交通组织图



交通规划与设计
TRAFFIC PLANNING & DESIGN

口岸及枢纽规划

PORT & HUB PLANNING

项目精选 CONTENTS

- 01 福建省平潭综合实验区海关监管方案研究暨海峡大桥二线通道规划
- 02 笋岗片区地铁7号线站点周边区域交通空间统筹规划
- 03 珠海（保税）洪湾通关综合服务中心项目
- 04 横琴新区深井二线口岸综合体项目口岸设施规划设计
- 05 深圳罗湖口岸重建研究
- 06 深圳陆路口岸货运功能调整前期可行性研究
- 07 深圳皇岗口岸重建可行性研究
- 08 深圳沙头角口岸重建可行性研究
- 09 福田区轨道站点1公里重要节点公共空间统筹规划

平潭综合实验区海关监管方案 研究暨海峡大桥二线通道规划

2015 年度深圳市优秀城乡规划二等奖

项目地点：福建省平潭综合实验区
项目规模：20 公顷
委托单位：平潭综合实验区交通与建设局
完成时间：2015 年

项目概况

本项目提出平潭通关总体监管方案和海峡大桥二线通道的规划方案，为平潭综合实验区顺利通过国家部委联合验收打下坚实基础，其经验也得到推广和复制。

一、提出了一体化的创新通关总体方案

形成以电子围网代替物理围网的环岛监控，以集约化的通关中心联动一线口岸、二线通道，以“单一窗口”和“一站式”验放为特色的全方位、智能化的总体监管方案。

二、首创国内二线通道的监管模式

规划在分析国、内外特殊监管区、自贸区的案例基础上，提出“分类申报管理、关检单位风险甄别查验”的创新通关模式，并为未来自由港（区）发展预留条件。该监管模式得到海关总署、质检总局充分认可，并推广、复制到同类特殊实验区。

三、首创国内二线通道的规划范式

大胆探索出适用于自由贸易试验区类型的二线通道规划范式，提出二线通道作为特殊交通枢纽须遵从的“三个分离”交通组织即“人货分离、快慢分离、出入区分离”，以及各类交通设施规模计算要则和因地制宜的布局模式。



笋岗片区地铁7号线站点周边 区域交通空间统筹规划

项目地点：深圳市罗湖区
项目规模：约 128 万平方米
委托单位：深圳市罗湖区城市更新局
完成时间：2016 年

项目概况

研究红岭北站、笋岗站车站入口与周边开发项目的一体化协调规划，为片区交通系统规划建设提供支撑，同时也指导周边地块的规划建设。

一、地下步行通道规划

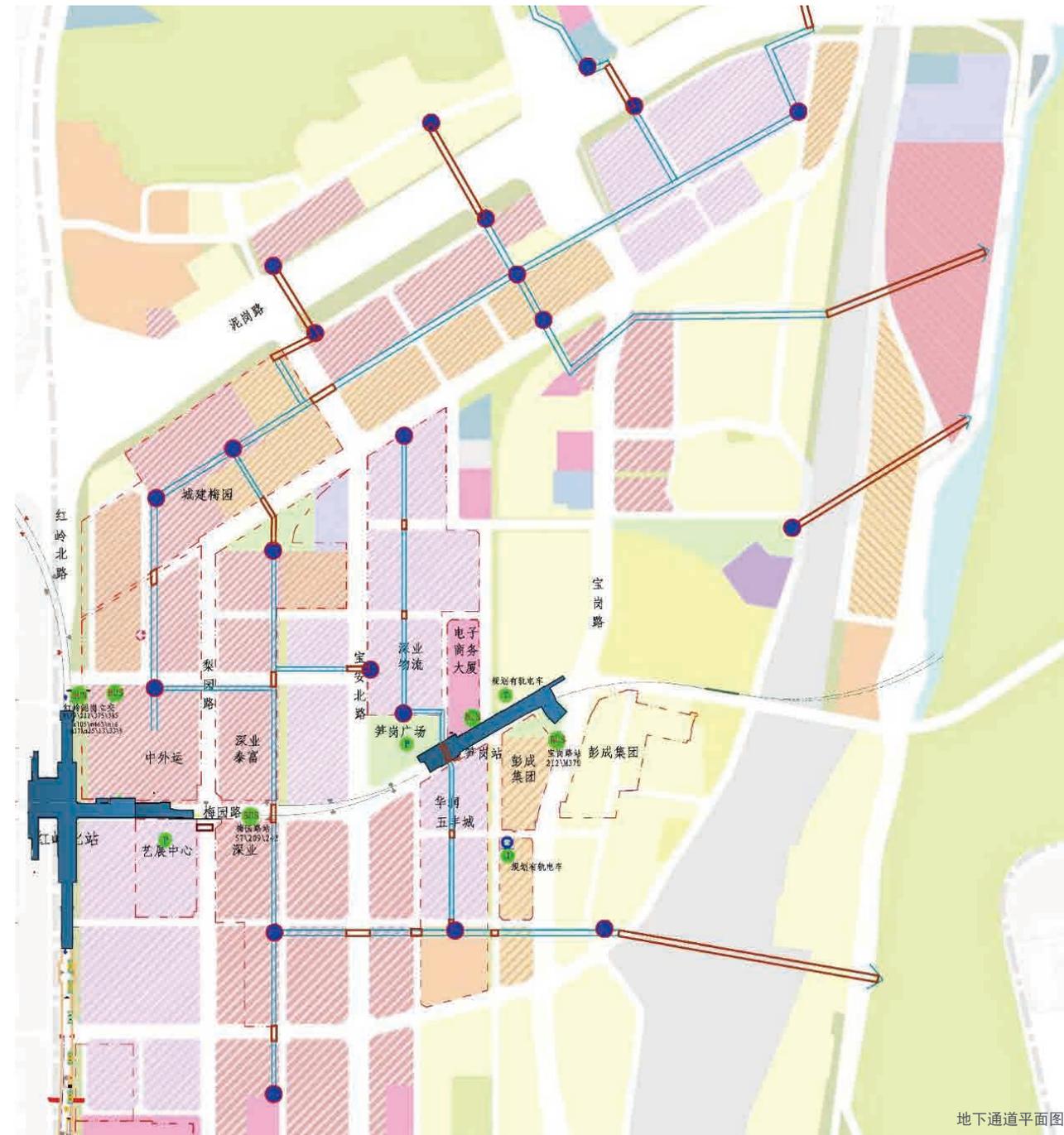
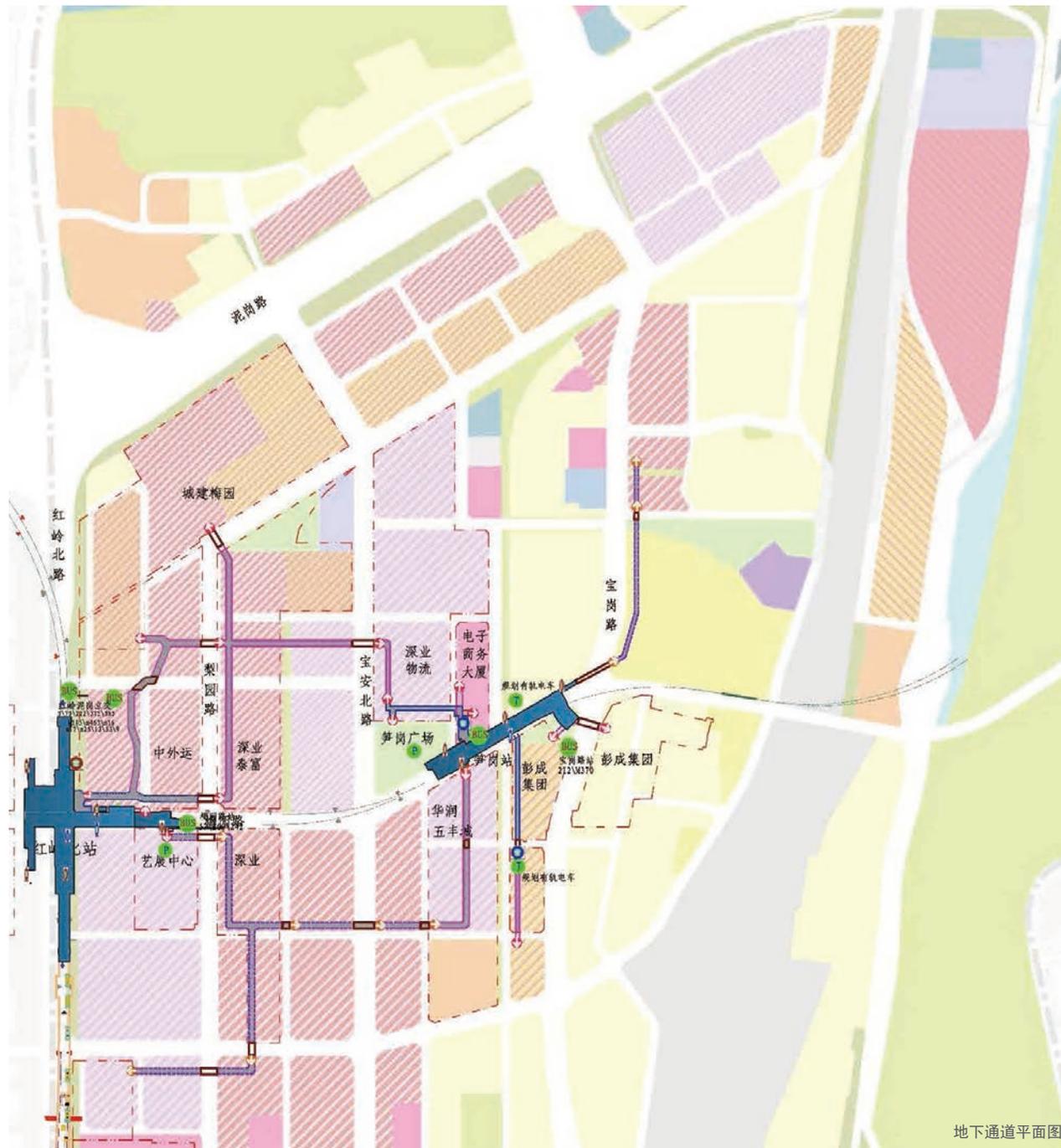
- (1) 轨道站点周边办公区到轨道站点的通勤需求；
- (2) 轨道站点与其他交通设施换乘；
- (3) 支撑地下空间开发。

二、地面步行系统规划

- (1) 改善轨道站点与公交站之间的接驳换乘条件；
- (2) 增加轨道与公交、自行车换乘设施。

三、空中步行系统规划

- (1) 支撑二层商业开发，方便购物者来往于不同商业体；
- (2) 跨越铁路线路至公园休闲区的步行需求。



珠海（保税）洪湾通关综合服务 中心项目

项目地点：广东省珠海市

项目规模：规划总面积 80 公顷、启动区面积 16.5 公顷

建设单位：珠海保税区管委会 / 格力地产股份有限公司

完成时间：2017 年 12 月

项目概况

为充分发挥港珠澳大桥跨境物流重要作用，珠海市政府于 2014 年初开始提出建设集“园区、物流、保税、通关”多种功能于一体的珠海（保税）洪湾通关综合服务中心的规划构想。深圳蕾奥在不同阶段为项目提供了从前期策划、概念规划、政策研究到方案设计、施工图设计的全过程专业技术服务。

洪湾通关中心位于珠海保税区以西约 3Km 处，规划总占地面积约为 80 公顷，其中近期建设启动区占地面积 16.5 公顷，拟打造成为区域通关业务中心、统一大保税的服务引擎、对接国际大通关的电子平台、综合性物流服务基地。

通关中心将以通关业务为核心，通过各相关单位信息系统集中、各类口岸监管设施集中、关检与物流业务集中的“三个集中”实现区岸联动、区区联动、区港联动、区域联动的“四个联动”，重点发展物流分拨、仓储加工、展览展销和配套服务等四大业务板块，实现优势互补、综合发展。

已完成土地整备的 16.5 公顷用地将作为项目启动区，规划设计兼顾园区建设、管理、经营需要，统筹规划、分期实施、滚动开发，并预留弹性发展空间、实现长期可持续发展。



珠海横琴新区深井二线口岸综合体项目口岸设施规划设计

项目地点：珠海市
项目规模：39.3 公顷
委托单位：珠海大横琴投资有限公司
完成时间：2015 年

项目概况

一、项目背景

深井深井二线通道位于广珠西线高速横琴立交出口处，是分线管理的主要基础设施，是封关运作的基本条件，需与高速同步开通。为此，必须同步建设深井二线通道。

二、项目功能定位

深井二线通道处于广珠西线高速在横琴的唯一的立交出入口，同时会有客流与货流经过。因区位及高速公路等因素，本项目定位为横琴新区的以货为主、客货并举的综合性二线通道设施。

三、方案比选

原则：（1）区域联动，设施共享；
（2）监管严密，交通高效；
（3）复合开发，节约用地。

四、总平面

布局结构为：旅检在东、货检在西，出区与入区对称布置。立交匝道出入口在落地之后进行客货分流，货走两侧通道、客走中央匝道通往二层旅检区。

五、交通组织

（1）策略：立体化、管道化的交通组织。
（2）“三个分离”：客货分离、口岸与上盖开发的分离、口岸车辆与城市车辆分离。



深圳罗湖口岸重建研究

项目地点：广东省深圳市
委托单位：深圳市人民政府口岸办公室
完成时间：2017年

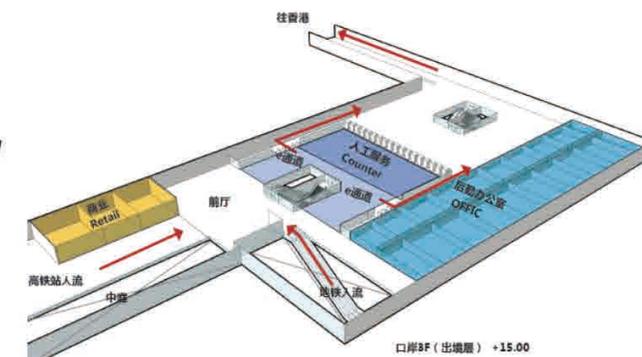
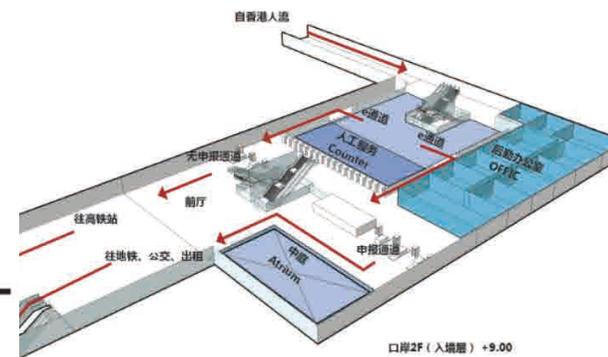
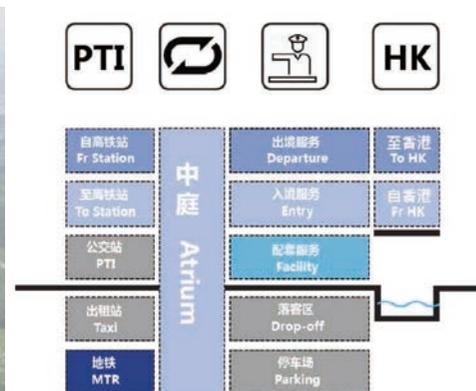
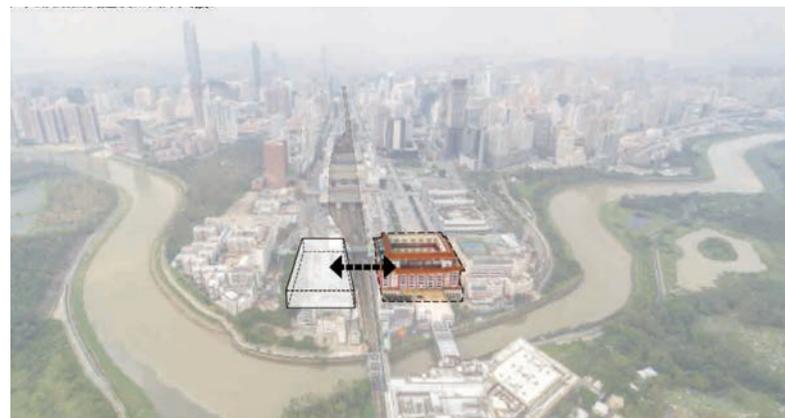
项目概况

罗湖口岸作为深圳市历史最悠久、旅客通关量最大、知名度最高的口岸，虽历经多次改造、通关能力得以大幅提升，但由于总体规划、建筑布局等方面的先天不足，口岸通关环境、公共安全、外部形象乃至工作条件等方面无法根本改善，需要对实施整体重建的必要性和初步可行性进行研究。

项目研究从口岸通关能力、旅客通关环境、消防及公共安全、楼宇及机电设备需求、历史建筑保护、口岸与城市发展的关系等六个主要维度对罗湖口岸重建的必要性进行了全面的分析，提出在口岸不停关、现有联检大楼不拆除的前提下，异址重建罗湖口岸。

从用地条件、实施难度、对港协调等方面经多方案综合比选，建议利用罗湖口岸派出所及周边用地建设新的口岸联检大楼，而现有联检大楼作为深圳市优秀历史建筑予以保留、功能可另行调整。

推荐方案的拆迁建筑面积约为2.9万m²，可通过上盖开发方式就地置换；新建总建筑面积可达12万m²以上，项目总投资约20亿元；口岸重建有望带动片区整体提升和新一轮大发展。



深圳陆路口岸货运功能调整 前期可行性研究

项目地点：深圳市
委托单位：深圳市人民政府口岸办公室
完成时间：2016年8月

项目概况

莲塘 / 香园围口岸及深圳东部通道即将建成开通，深圳市谋划、实施了 20 多年的公路跨境货运交通“东进东出、西进西出”战略所安排的大型基础设施建设即将全面完成。而作为“西进西出”核心货运枢纽的深圳湾口岸开通运行十年来，货车通关能力利用率始终不足 5%、未发挥应有的作用，西进西出策略未达到预期效果，亟需分析原因、厘清思路、提出对策。

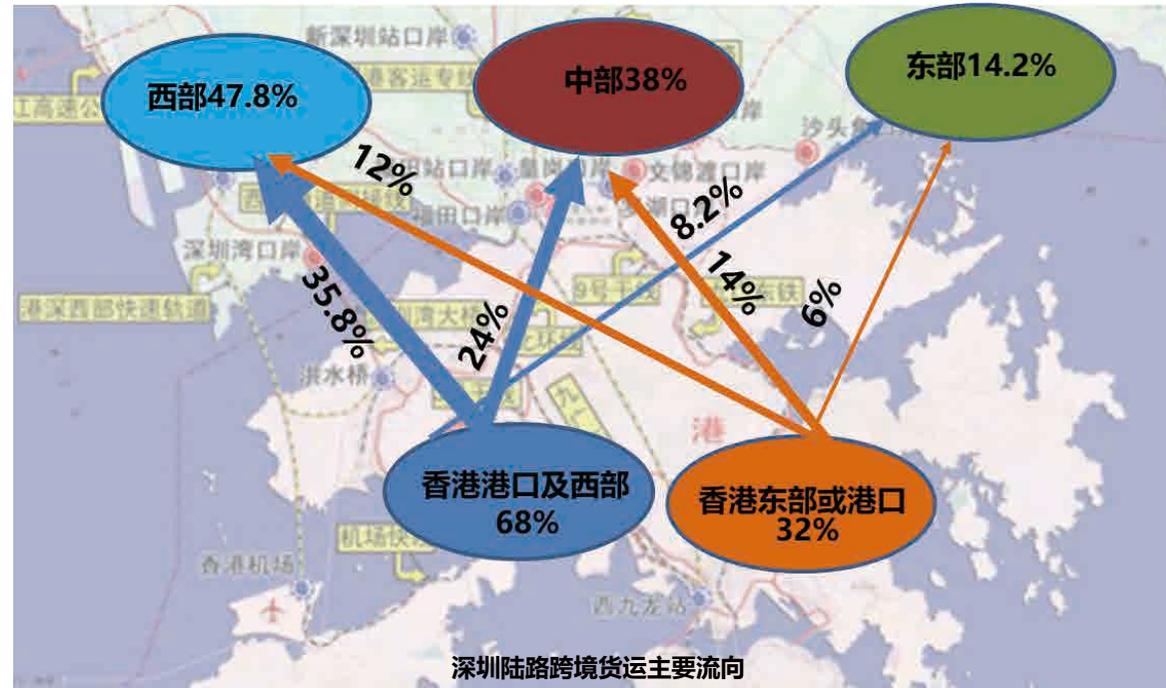
研究总结了三大方面原因。一是深圳陆路口岸货运功能高度同质化、未实现差异化的功能定位；二是相对于皇岗口岸，深圳湾口岸及建设中的莲塘口岸配套服务设施均严重不足方面、影响货运功能发挥；三是深圳湾口岸货运交通接驳体系迄今仍不完备、广深沿江高速公路多座重要的互通立交仍未建设。

对此，我们提出了三大行动对策。一是优化口岸功能定位，未来仅保留深圳湾口岸、莲塘口岸货运功能，皇岗口岸、沙头角口岸、文锦渡口岸（鲜活产品通关功能除外）的货运功能将持续关闭。二是适时启动皇岗口岸重建，将新皇岗口岸打造成为理念先进、设施一流的新一代国门。三是对深圳湾口岸进行升级改造、优化功能布局、与口岸新的发展需求相匹配。

深圳陆路口岸功能定位

| 公路口岸 | 原功能定位 | 调整功能定位 |
|-------|--------------|--------------------|
| 深圳湾口岸 | 以货运为主 | 客运、货运并举 综合性公路口岸 |
| 莲塘口岸 | 以货运为主、兼有客运功能 | |
| 皇岗口岸 | 客运、货运 | 客运口岸 |
| 文锦渡口岸 | 客运、货运 | 客运口岸 供港鲜活产品口岸 |
| 沙头角口岸 | 客运、货运 | 客运口岸 |

深圳陆路口岸货运量分配



深圳陆路口岸货运功能调整行动计划表

| 序号 | 项目类别 | 项目名称 | 项目类型 | 项目概况 | 实施主体 |
|----|------|----------------------|------|---|--------------|
| 1 | 口岸设施 | 深圳湾口岸功能调整布局规划研究 | 研究 | 优化货检区布局、提高通关效率、释放土地资源，为完善配套服务设施、旅检通关能力扩容等其它功能创造条件 | 市口岸办 |
| 2 | | 深圳湾口岸旅检通关能力扩容研究 | 研究 | 针对深圳湾口岸旅检通关能力不能满足实际需要，且矛盾日益突出的问题，充分利用口岸现有土地资源，提出可行的解决方案 | 市口岸办 |
| 3 | | 深圳湾口岸配套查验设施完善工程二期 | 改建工程 | 改善现有配套查验设施，满足近期通关工作需要 | 市口岸办 |
| 4 | | 深圳湾口岸配套服务设施完善工程 | 新建工程 | 建设综合服务楼、停车楼等配套服务设施 | 市工务署 |
| 5 | | 深圳湾口岸货检区改造工程设计 | 设计 | 根据深圳湾口岸功能布局调整规划研究结论完成货检区改造工程方案设计、初步设计、施工图设计 | 市口岸办 市工务署 |
| 6 | | 深圳湾口岸货检区改造工程 | 改建工程 | 升级查验场地及设施、承担65%深港跨境货车 | 市工务署 |
| 7 | | 深圳湾口岸旅检区扩建工程设计 | 设计 | 根据旅检通关能力扩容研究的结论完成方案设计、初步设计、施工图设计 | 市口岸办 市工务署 |
| 8 | | 深圳湾口岸旅检区扩建工程 | 改建工程 | 根据旅检通关能力扩容研究的结论建设相关设施、提高深圳湾口岸旅检通关能力 | 市工务署 |
| 9 | | 莲塘口岸设施完善咨询 | 研究 | 优化莲塘口岸总体设计，实现 1、补充配套服务设施，基本满足通关服务企业基本需求 2、完善鲜活产品查验需求 | 市口岸办 |
| 10 | | 莲塘口岸工程建设 | 续建工程 | 完成口岸建设、经联检单位验收后启用 变更增加： 1、配套服务设施约20000平方米 2、鲜活产品查验功能 | 市工务署 |
| 11 | 交通接驳 | 皇岗口岸重建专项研究 | 研究 | 研究明确皇岗口岸重建功能定位、交通需求预测、重建选址及规划方案、交通衔接、通关模式等 | 市口岸办 |
| 12 | | 落马洲河套地区临近范围C区专项规划 | 规划 | 编制河套C区专项规划，深度达到修建性详细规划（含建筑选型方案、总平面设计） | 福田区 市规土委 |
| 13 | | 皇岗口岸重建可行性研究报告 | 研究 | 根据皇岗口岸重建专项研究结论完成可行性研究报告编制 | 市口岸办 |
| 14 | | 皇岗口岸重建方案设计 | 设计 | 根据皇岗口岸重建可行性研究批复意见完成方案设计，并通过口岸联检单位审查 | 市口岸办 |
| 15 | | 皇岗口岸重建工程设计 | 设计 | 完成皇岗口岸重建初步设计、施工图设计 | 市工务署 |
| 16 | | 皇岗口岸重建工程设计 | 新建工程 | 完成皇岗口岸重建工程建设 | 市工务署 |
| 17 | 交通接驳 | 月亮湾大道路口临时改造交通工程 | 改建工程 | 临时性开设月亮湾大道与东滨路地下通道平交路口，满足近期转移皇岗口岸约20%货车交通需要 | 市交委 |
| 18 | | 广深沿江高速公路月亮湾互通立交工程 | 改建工程 | 完成沿江高速月亮湾大道互通立交剩余4条立交匝道及相关工程建设，实现西部通道与月亮湾大道的快速交通转换 | 市交委 |
| 19 | | 广深沿江高速公路（深圳段）二期工程 | 新建工程 | 建设沿江高速公路机场互通立交及与机荷高速公路连接线等，构建中西部跨境货车转移至沿江高速和深圳湾口岸的便捷通道 | 市交委 |
| 20 | | 沙河西路与西部通道侧接线连接工程（变更） | 新建工程 | 优化现有连接通道方案，增设连接口岸区的客车道、预留口岸未来发展弹性 | 市交委 |
| 21 | | 东部跨境通道工程 | 续建工程 | 完成东部通道及与盐排高速、沈海高速立交的建设 | 市工务署 |
| 22 | 管理措施 | 深港跨境货运交通组织方案研究 | 研究 | 根据全面落实跨境货运“东进东出、西进西出”、关闭皇岗口岸货检功能的要求指定详细跨境货运交通组织路线和实施方案 | 市交委 市交警局 |

深圳皇岗口岸重建可行性研究

项目地点：广东省深圳市
 项目规模：总投资约 56 亿元
 建设单位：深圳市人民政府口岸办公室
 完成时间：2018 年 12 月

项目概况

深圳皇岗口岸是我国最重要的陆路边境口岸之一，位于广东省深圳市，与香港隔河相望，总用地约 72 公顷。皇岗口岸地处落马洲河套地区，是“一国两制”交汇点，“内外辐射”结合部，区位不可再生、功能不可替代、优势不可复制。

为缓解现有皇岗口岸及周边片区交通压力，应对河套地区在新的历史时期的发展需要，促进深港、粤港乃至泛珠三角区域经济的整体发展，必须加快皇岗口岸关闭货运功能、整体重建工作，充分利用皇岗口岸功能调整机遇，整合皇岗口岸、福田口岸和河套地区、落马洲管制区，建设现代化、高效的通关口岸，重塑地区形象，促进河套地区发展。

根据项目实际情况，本研究提出利用现有旅检区及周边交通接驳设施共约 17 公顷土地原址实施客运口岸重建，并利用已关闭的货运口岸区建设临时客运口岸、满足皇岗口岸客运 24 小时通关需要。

根据交通需求预测，到 2037 年，皇岗口岸旅客通关量约为 15.5 万人次 / 日（低方案）或 23.6 万人次 / 日（高方案）；据此，口岸重建设计通关能力为 20 万人次 / 日，并预留一定弹性发展空间、高峰期可满足 30 万人次 / 日的通关需求。

研究对车辆通关均设于地面层的平层布局方案和通过高架平台分层解决车辆通关的立体布局方案进行了深入的对比分析，并主要从实施和协调难易度角度推荐采用平层布局方案。

推荐方案总建筑面积 29.4 万 m²，共设出入境旅客通道 172 条、客车通道 24 条，项目总投资约为 56 亿元。



深圳沙头角口岸重建可行性研究

项目地点：广东省深圳市
 项目规模：总投资约 13.8 亿元
 建设单位：深圳市人民政府口岸办公室
 完成时间：2018 年 10 月

项目概况

2013 年，沙头角口岸联检大楼结构安全性鉴定为危楼，鉴于沙头角口岸还存在设备老化、消防隐患突出等其它方面一系列问题，市政府决定对沙头角口岸实施拆除重建。

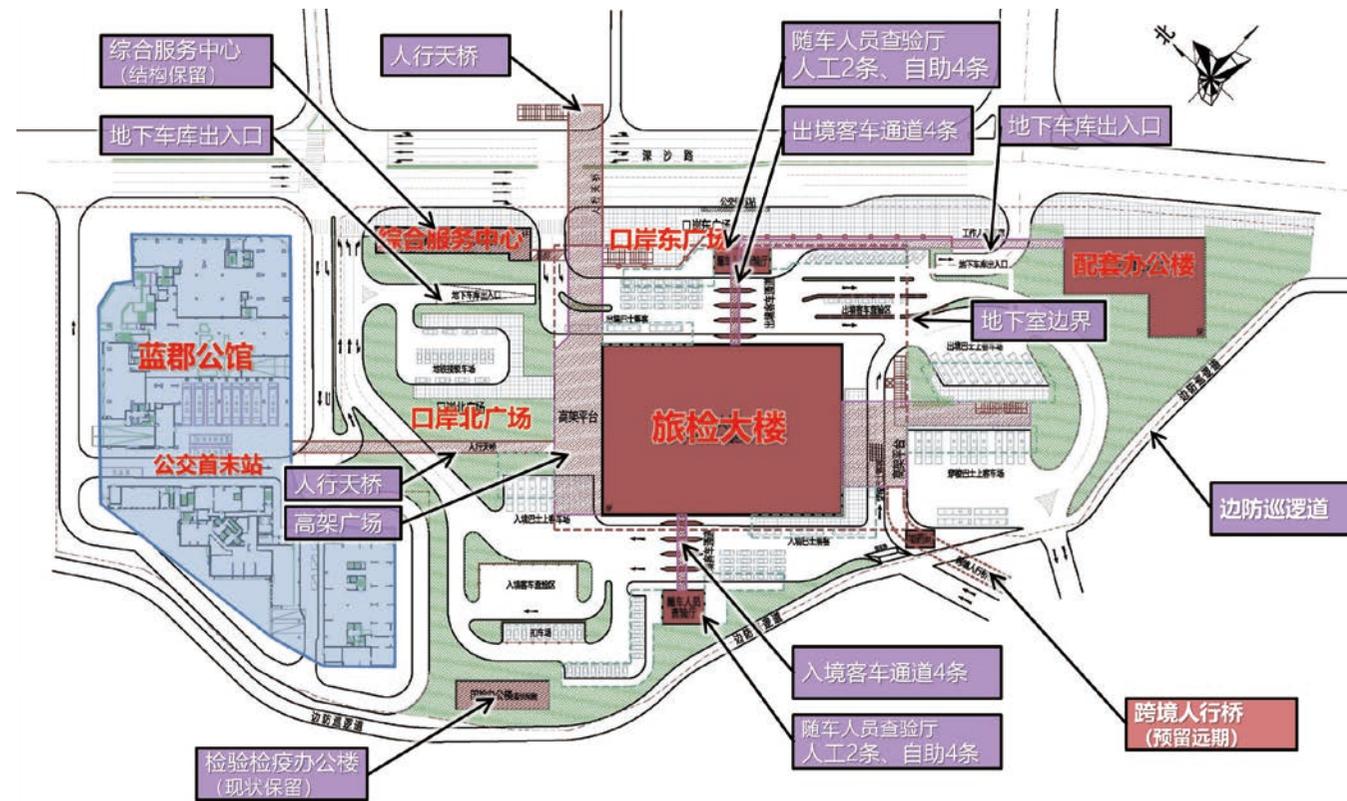
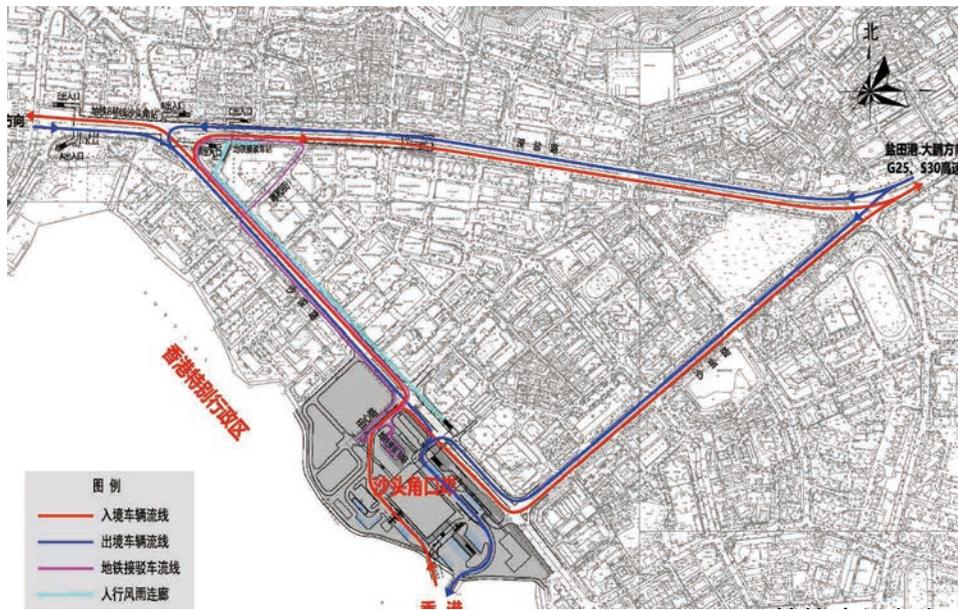
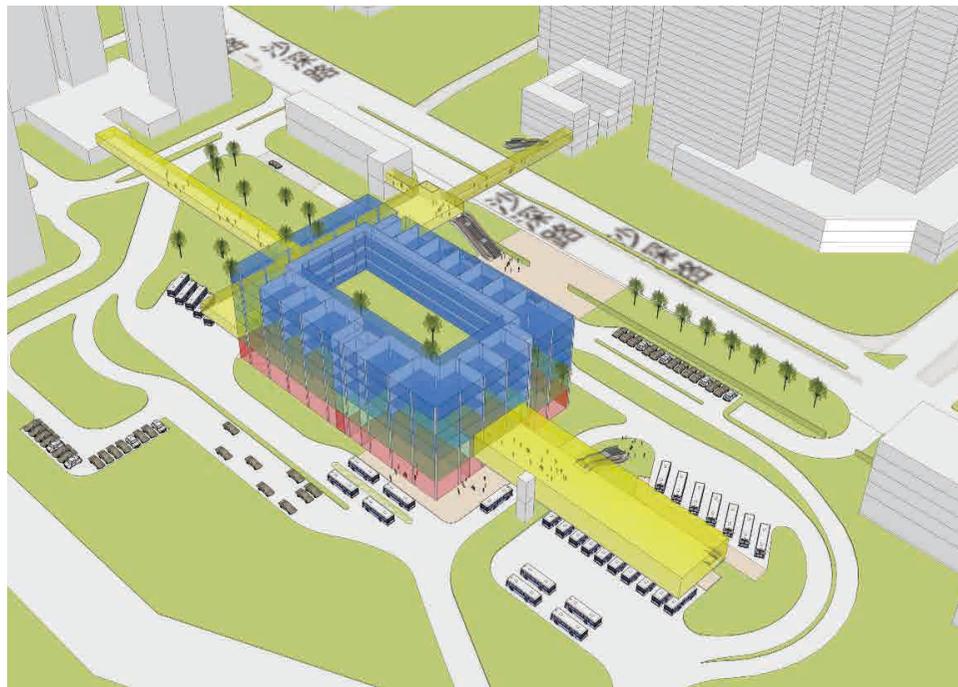
沙头角口岸占地 4.25 公顷，于 1985 年 3 月建成启用，是深圳市最早期的 4 个陆路口岸之一，目前是客货综合性口岸。

根据深圳市总体规划和跨境货运布局规划，本次沙头角口岸重建将关闭货运功能、转型成为主要服务深港东部旅游及口岸周边地区人群综合性客运口岸。

沙头角口岸客运通关量多年来总体上较为稳定，平均旅客通关量约为 9000 人次 / 日。实施重建后，口岸通关能力将提高至旅客 30000 人次 / 日，并预留一定的弹性发展空间，未来经适当升级扩容后通关能力可快速增加至 5 万人 / 日。

在多方案比选的基础上，推荐采用旅客分层出入、车辆通道分设新旅检大楼东西两侧的立体布局方案，并设置专用的支线巴士车场、解决与轨道交通 8 号线沙头角站的交通接驳问题、缩短旅客步行距离 600 米。

推荐方案总建筑面积约为 8.6 万 m²（不含临时通关设施），拆除现有建筑总面积约为 1.5 万 m²，共设出入境旅客通道 40 条、客车通道 8 条（含工作人员通道），项目总投资约为 13.8 亿元。



深圳福田区轨道站点 1 公里重要节点公共空间统筹规划

项目地点：深圳市福田区
项目规模：约 11.2 平方公里
委托单位：深圳市规划和国土资源委员会福田管理局
完成时间：2018 年

项目概况

通过对福田口岸站、燕南站、会展中心站周边 1 公里范围空间统筹优化，建立地下、地面、地上无缝衔接的一体化立体人行系统，从而改善轨道周边步行环境，优化空间品质，提升地区价值，塑造城市品牌。

一、福田口岸站周边 1 公里公共空间统筹规划

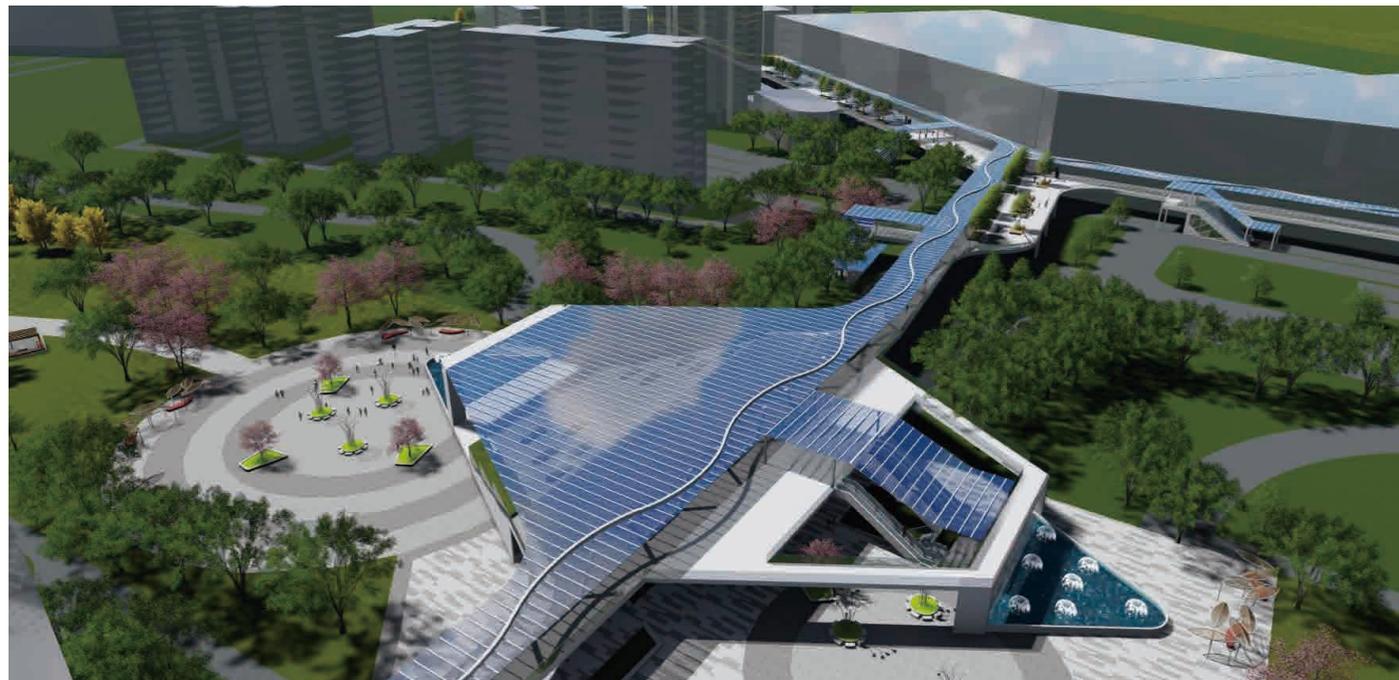
形成“一带一廊+U”的主导人行流线，打造片区舒适连续慢行网络。

二、会展中心站周边 1 公里公共空间统筹规划

侧重于对二层步行系统的功能优化，同时对地下步行系统查漏补缺，重点改善行人的愉悦性。

三、燕南车站周边 1 公里公共空间统筹规划

地面先天条件不足，无法进一步提升，构建立体步行系统，将地面人流转移至地下及空中。





交通规划与设计
TRAFFIC PLANNING & DESIGN

工程设计
ENGINEERING DESIGN

项目精选 CONTENTS

01 南京开发区恒通大道等系列道路工程设计

02 平潭海峡二桥二线通道项目设计

03 赣州市南门口综合改造工程之交通改造工程

南京开发区工程设计项目群

项目地点：江苏南京
 项目规模：2条主干道、3条次干道
 委托单位：南京新港东区建设发展有限公司
 完成时间：2013年

项目概况

南京经济技术开发区位于南京市，坐拥长江黄金岸线，是国家级开发区十强，也是长三角区域的重要组成部分。为使开发区再次迈上新的台阶，管委会领导提出“二次创业”战略，同时大力提升开发区整体环境，对区内市政设施进行优化。

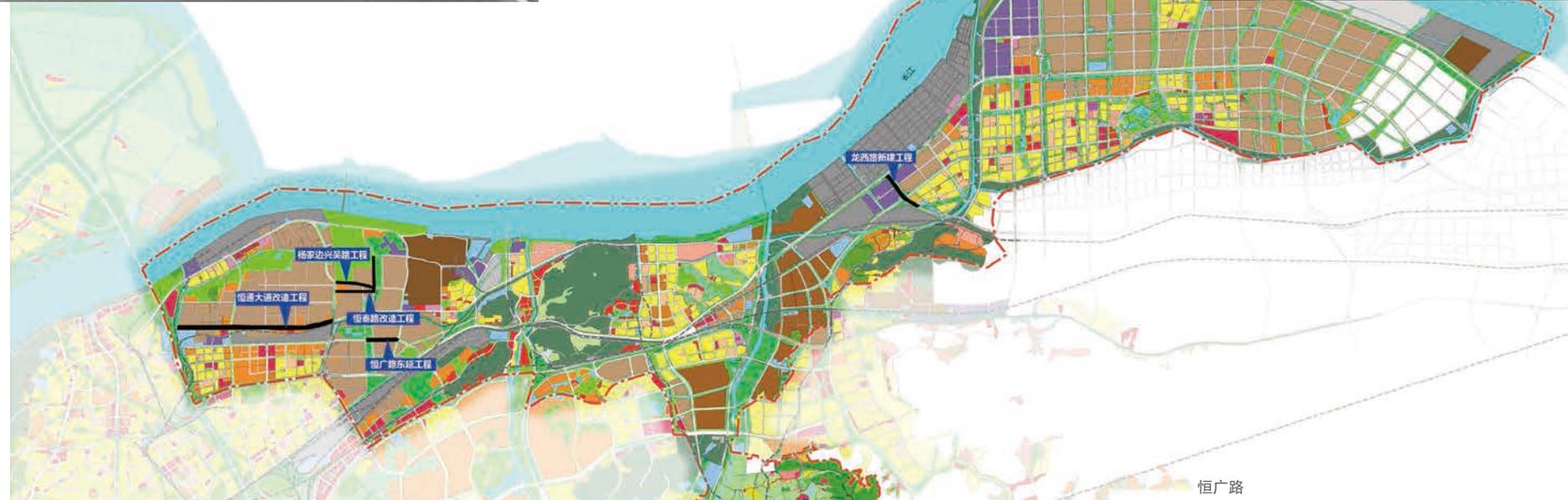
我司主要承接的工程设计项目包括以下：

- 1、恒通大道道路改造工程，主干道，全长 4137 米；
- 2、恒广路东延工程设计，主干道，全长 881 米；
- 3、龙西路道路工程，次干道，全长 1073 米；
- 4、杨家边路、兴吴路北延段新建工程，次干道，全长 1924 米；
- 5、恒泰路道路改造工程，次干道，全长 1055 米。

恒通大道



恒泰路



杨家边路



恒广路



平潭海峡二桥二线通道项目设计

项目地点：福建省平潭综合实验区
项目规模：35公顷
委托单位：平潭综合实验区交通投资集团有限公司
完成时间：2017年

项目概况

平潭海峡二桥（海峡公铁两用大桥），是平潭综合实验区对接福州中心城市、长乐国际机场的重要通道，也是京台高速公路和京台铁路接往台湾的重要组织部分。

平潭海峡二桥二线通道位于高速岛内段的苏澳高架桥南端，苏澳镇梧峰村附近，是平潭北部重要的门户位置，占地35.2公顷，总建筑面积4.6万平方，建设内容包括出入岛综合楼、监管仓库、旅检区、货检监管区等内容，其中主卡口布置28条通道，整体通过能力为现有大桥二线的2倍。

项目内部按照“管道化”理念组织“二线”通道交通流线，实现“三个分离”，即上下行分离、客货分离和快慢分离。主要建筑外立面注重建筑群体空间的组合，强调屋顶天际线跌落变化，采用平潭当地石材贴面，体现具有平潭当地石头厝建筑风格。在立面设计上，利用天桥、门窗、屋面等加以组织，通过建筑细部的刻画体现建筑的精美与人性化。

海峡二桥二线通道的建设是平潭综合实验区积极探索创新通关制度和措施，落实“一线”放宽、“二线”管住、人货分离、分类管理模式的重要举措。



整体鸟瞰图



货车卡口效果图



监督仓库效果图



主卡口效果图

赣州市南门口综合改造工程之 交通改造工程

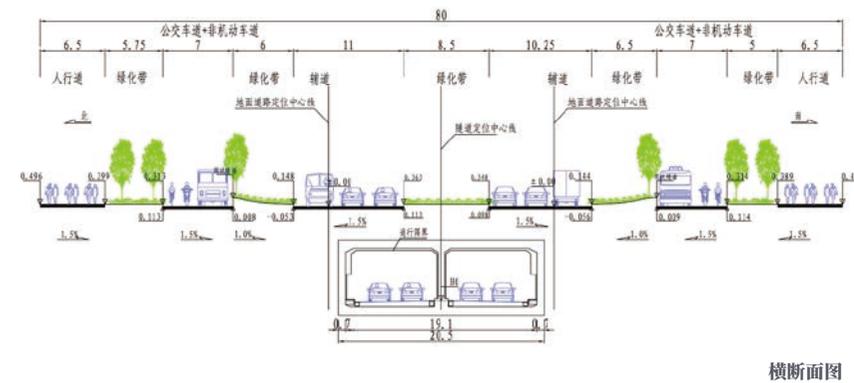
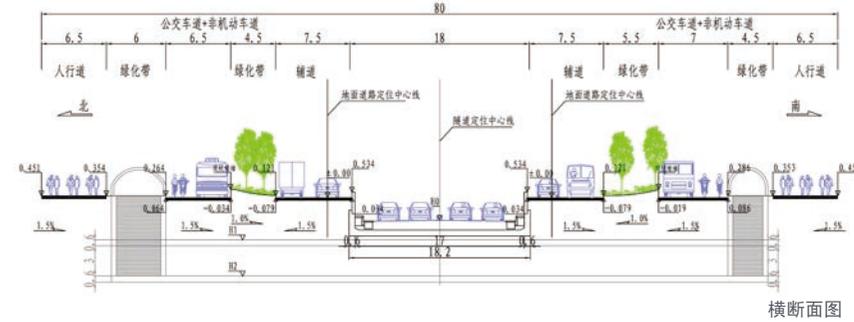
项目地点：江西赣州
项目规模：全长 850 米
委托单位：赣州市人防防空办公室
完成时间：2011 年

项目概况

南门口位于河套老城的中心地区，是中心城区“南进”的起始点、也是城市发展金轴的“核心节点”（发展金轴为沿文清路—东阳山路—长征大道—新赣州大道的城市空间）。为改善节点交通、提升传统商圈活力，打造城市片区，赣州市政府决定对南门口地区进行交通、商业开发、地下人防的综合改造。

本次交通综合改造实施措施主要包括以下内容：

- 1、优化现状环岛，短轴向北拓展至 70 米；
- 2、分离红旗大道东西向交通——建设下穿隧道；
- 3、分离过街行人与车辆，建设地下人行通道；
- 4、分离路段各方向车流，优化路口渠化；
- 5、分离机动车与非机动车；
- 6、优化公交系统，开设独立公交专用道。



行勤 规划 + 运营咨询

- 市场部经理 张源 Zhang Yuan
- 联系电话 186-8872-7910
- 公司传真 0755-23965216
- 市场部邮箱 layoutmk@lay-out.com.cn
- 总部邮箱 layout@lay-out.com.cn
- 企业官网 <http://www.lay-out.com.cn/>
- 总部地址 深圳市南山区北环大道天健创智中心 A 塔 8 楼



官方微信：蕾奥城市观察



市场部微信