

规划主要结论

一、项目背景

深惠路规划为深圳市东部发展轴上一条重要的城市主干道,是 G205 国道的重要组成部分,是龙岗地区城市发展的重要轴线。目前,深惠路在布吉、南湾、横岗、龙城及龙岗街道地区规划道路红线均是按 120 米控制,但坪地段规划道路红线为 60 米~90 米不等。面临当前形势,特别是特区扩容、大运会举办、深莞惠的融合发展等重大因素,坪地在全市城市发展中承担的角色,将由原来城市外缘地区逐渐转变为深圳市向粤东北辐射的桥头堡,深惠路(坪地段)既有红线控制宽度是否与坪地未来的发展相适应需要进一步斟酌。

龙岗区政府于 2010 年 9 月 6 日在“深惠路坪地段扩建有关问题协调会”中,明确提出:鉴于深惠路(坪地段)目前规划用地控制与其它路段用地控制线相差较大,深惠路坪地段需要结合沿线发展进一步研究,提出优化提升的建议。

二、深惠路（坪地段）主要交通功能

通过对总体规划、组团分区规划、市干线路网规划、区干线路网规划及相关片区法定图则等各层次规划的解读,综合分析深惠路(坪地段)主要承担以下交通功能:

(1) 深惠路是坪地地区最重要城市主干道,承担该地区重要的过境及对

外交通功能。

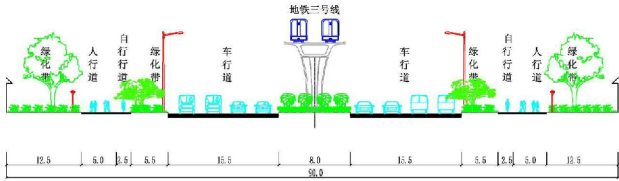
(2) 深惠路是坪地地区最重要的客运交通走廊,随着深惠一体化发展的推进,深惠路(坪地段)将逐渐发展成为大运量客运走廊。

(3) 同时,深惠路(坪地段)还承担沿线集散性交通出行功能,特别是在坪地中心片区,深惠路沿线城市规划用地性质以商业、居住及公共配套为主,高峰时段集散性交通出行比例较高。

三、深惠路（坪地段）道路横断面型式

1. 龙坪路—环城西路段

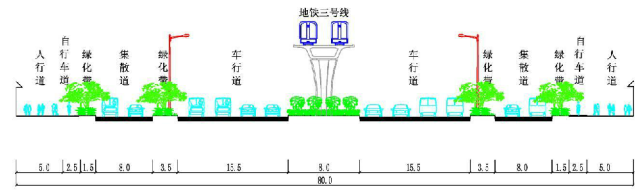
本规划建议道路红线与法定图则保持一致按 90 米考虑,横断面设置型式为:12.5 米(绿化带)+5.0 米(人行道)+2.5 米(自行车道)+5.5 米(绿化带)+15.5 米(机动车道)+8.0 米(中央绿化带)+15.5 米(机动车道)+5.5 米(绿化带)+2.5 米(自行车道)+5.0 米(人行道)+12.5 米(绿化带)=90 米。道路横断面布置型式如下图所示:



2. 坪地中心区段（环城西路—富坪路）

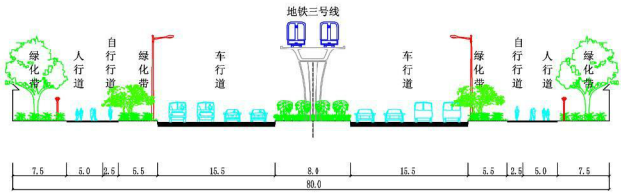
本规划建议该段深惠路道路红线按 80 米控制,道路横断面布置型式为:

5.0米（人行道）+2.5米（自行车道）+1.5米（绿化带）+8.0米（辅道）+3.5米（侧分带）+15.5米（机动车道）+8.0米（中央绿化带）+15.5米（机动车道）+3.5米（侧分带）+8.0米（辅道）+1.5米（绿化带）+2.5米（自行车道）+5.0米（人行道）=80米。本方案主要考虑减小坪地中心区集散交通对深惠路主线的影响而设置了集散性车道，道路横断面布置型式如下图所示：



3. 富坪路以东段

本次规划建议深惠路在该地区道路红线按80米控制，即与坪地其它地区保持一致，又为未来发展预留一定的空间。该段深惠路道路横断面布置型式为：7.5米（绿化带）+5.0米（人行道）+2.5米（自行车道）+5.5米（绿化带）+15.5米（机动车道）+8.0米（中央绿化带）+15.5米（机动车道）+5.5米（绿化带）+2.5米（自行车道）+5.0米（人行道）+7.5米（绿化带）=80米。道路横断面布置型式如下图所示：



四、 成本测算

1. 总用地损失面积约为11.83公顷，包括城市建设用地面积为11.33公顷，其他非建设用地面积为0.50公顷。其中，涉及公共配套设施损失用地约为10995平方米；现状学校损失4117平方米，规划医院损失2129平方米，其他各类共损失5722平方米。
2. 建（构）筑物拆迁总建筑面积约为33.99万平方米，其中，工业建筑面积约占40.2%，居住建筑面积约占34.8%，商业建筑面积约占18.9%，其它建筑面积约占6.1%。
3. 本次深惠路（坪地段）道路红线按80米拓宽控制，土地整备供需补偿资金约为15.24亿元。
4. 涉及3处法定图则片区（坪东地区、吉坑地区、坪地中心地区）及2个旧改规划片区的调整。
 - 涉及3处法定图则目前进展情况：坪东地区法定图则已公示报图则委，吉坑地区法定图则正处在部门审查阶段，坪地中心地区法定图则编制工

作已经完成。

- 涉及 2 处已批旧总改用地减少面积约为 2651 平方米。其中，中心村旧改片区涉及减少的用地面积约为 997 平方米；泰和旧改片区涉及减少的用地面积约为 1654 平方米。

五、 相关建议

深惠路（坪地段）规划道路红线由 60 米拓宽至 80 米，无论在规划层面还是在实施层面影响都比较大，本次规划还提出以下相关建议供参考：

1. 涉及 3 处法定图则的调整，包括坪地中心地区（已批）、坪东地区（已公示报图则委）、坪地吉坑地区（部门审查），需要与相关部门进一步协调。
2. 涉及与 2 处已批旧改项目用地红线冲突，需要进一步与旧改项目相关单位沟通协调。
3. 沿深惠路规划公共配套设施用地有所减少，需要进一步论证该地区市政公共配套设施规模，如有不足需各相关图则重新考虑公共配套设施的设置。
4. 深惠路（坪地段）规划道路红线的拓宽还涉及到深惠路沿线用地的审批，需要有关部门进一步研究是否暂停对深惠路沿线用地的审批。
5. 本次规划涉及到的成本测算仅供政府部门决策参考，具体的成本测算还需要与街道及社区进行沟通，最好提前开展拆迁安置研究工作。

报 告 目 录

第一章 项目概述 1

一、项目背景.....1

二、工作目的.....1

三、工作范围与年限.....1

四、技术路线.....2

五、规划依据.....3

六、工作过程..... 错误！未定义书签。

七、报告构成.....3

第二章 必要性分析 4

一、城市发展概况.....4

（一）城市概况.....4

（二）土地利用现状.....4

二、现状交通概况.....4

（一）道路设施状况.....4

（二）地区交通运行状况.....5

三、深惠路（坪地段）交通功能分析.....5

四、深惠路（坪地段）拓宽改造必要性.....6

第三章 城市交通发展态势 8

一、城市发展态势.....8

（一）区域发展形势.....8

（二）城市功能定位分析.....8

（三）城市更新及近期发展态势.....9

二、区域交通发展动态.....11

（一）相关规划解读..... 11

（二）近期区域重大交通基础设施建设..... 13

三、交通需求预测分析.....14

（一）人口与就业.....14

（二）未来交通需求规模与分布.....14

四、交通评估.....15

（一）交通评估条件界定.....15

（二）交通评估.....16

第四章 道路横断面型式 18

一、深惠路交通基本功能要求18

二、深惠路坪地中心区段交通功能要求19

三、深惠路（坪地段）横断面规划控制型式.....20

（一）深惠路沿线功能分析.....20

（二）道路横断面布设型式.....20

第五章 成本测算及相关建议 23

一、成本测算.....23

（一）土地补偿资金测算.....23

（二）建筑物补偿资金测算.....24

（三）资金核算.....25

二、规划调整.....26

三、相关建议.....27

图 纸 目 录

序号	附图名称
01	规划研究范围示意图
02	区域现状路网结构图
03	沿线土地利用现状图
04	区域规划路网结构图
05	沿线土地利用规划图
06	深圳市轨道网规划布局示意图
07-1	标准道路横断面规划方案图（一）
07-2	标准道路横断面规划方案图（二）

第一章 项目概述

一、项目背景

深惠路规划为深圳市东部发展轴上一条重要的城市主干道,是 G205 国道的重要组成部分,是龙岗地区城市发展的重要轴线。根据“深圳市城市总体规划”及法定图则等各层次规划成果,目前深惠路在布吉、南湾、横岗、龙城及龙岗街道地区规划道路红线均是按 120 米控制,但坪地段规划道路红线为 60 米~90 米不等。



插图 1-1 深惠路区域位置示意图

面临当前形势,特别是特区扩容、大运会举办、深莞惠的融合发展等重大因素,坪地地区在全市城市发展中承担的角色,将由原来城市外缘地区逐渐转

变为深圳市向粤东北辐射的桥头堡。城市功能定位的提升必然将带来机动化出行量的增加,由于受到自然地形及水体的限制,坪地东北片区与惠州、东莞之间的交通衔接空间有限,由此可见,未来深惠路将承担更加重要的区域交通功能。

因此,鉴于深惠路(坪地段)目前规划用地控制与其它路段用地控制线相差较大,龙岗区政府于 2010 年 9 月 6 日在“深惠路坪地段扩建有关问题协调会”中明确提出:深惠路坪地段需要结合沿线发展进一步研究,提出规划优化提升的建议。

二、工作目的

本次工作目的主要包括以下两个方面:

- 在新的城市发展背景下,协调、落实城市规划、交通规划对深惠路坪地段道路功能要求,整合道路沿线相关用地规划与深惠路的衔接关系,优化道路横断面布设型式。
- 进行必要的影响评价分析,为政府决策提供参考。

三、工作范围与年限

本次规划研究范围南起双龙立交,北至深惠交界处,规划线位大致呈南北走向,全长约 10.8 公里,共涵盖 9 个法定图则地区,包括龙岗中心城龙平 1 个法定图则地区,龙岗新生、沙背坳、龙东 3 个法定图则地区及坪地高桥地区、中心地区、坪东地区、坪西地区、坪地吉坑 5 个法定图则地区。规划研究范围

示意图如下:



插图 1.2 工作范围示意图

本次规划年限确定为 2020 年,与深圳市城市总体规划及龙岗区干线路网规划、龙岗区公交规划等相关专项规划期限保持一致。

四、技术路线

本次工作须结合规划要求和问题整改双重目标导向,梳理本次研究方案的总体思路与原则,进而制定规划方案。本次工作重点结合深惠路所承担的功能要求,特别是结合坪地地区的交通发展诉求,分析深惠路在坪地地区的横断面型式。另一方面,本次规划还结合目前深惠路改造中存在的不足,整体分析未来深惠路交通功能定位及功能定位目标约束下的交通系统运行特征、交通组织要求。具体包括以下几个方面:

- 整体协调土地利用规划与交通规划,分析深惠路在坪地地区交通

功能定位及交通组织。

- 定性与定量相结合,为交通规划方案制定提出依据。
- 充分考虑未来城市区域化、一体化的发展趋势,预留区域交通基础设施建设必要空间。
- 规划方案与可实施性相结合,道路功能与经济价值相结合,通过对深惠路沿线交通规划体系以及功能研究,判定道路横断面规划尺度。

本次规划的技术路线流程如下图所示:

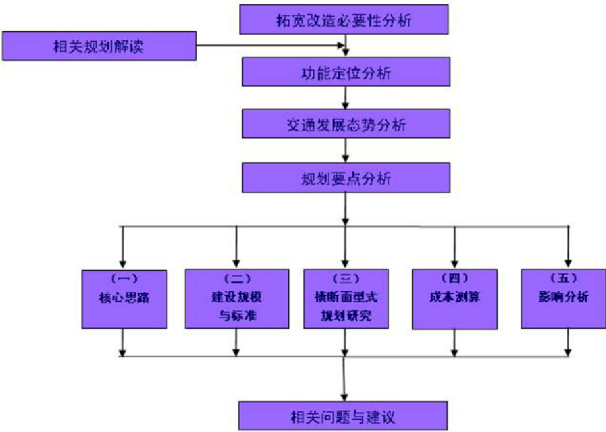


插图 1.3 技术路线图

五、规划依据

本次规划主要依据包括：

- 《深圳市城市总体规划（2007-2020）》
- 《深圳市整体交通规划》
- 《深圳市干线路网规划》
- 《深圳市城市轨道交通建设规划》
- 《深圳市轨道交通规划》
- 《龙岗区交通工作纲要》
- 《深圳市龙岗区公共交通规划》
- 《深圳市龙岗区干线路网规划》
- 《龙岗区综合交通（整治）规划》
- 《龙岗区公交专用道系统规划》
- 《特区外各组团道路交通详细规划——坪地核心城区》
- 相关法定图则阶段成果（9处）包括：龙岗中心城龙平地区、龙岗新生、沙贝利、龙东3个法定图则地区及坪地高桥地区、中心地区、坪东地区、坪西地区、坪地吉坑5个法定图则地区
- 龙岗区1:1000地形图
- 国家及深圳市的有关规划设计规范和标准

六、报告构成

本规划报告共分为五章：

第一章项目概述。主要是介绍项目编制的背景、规划的主要过程、工作重点以及工作思路等内容。

第二章必要性分析。结合地区现状交通问题及城市用地与城市交通发展态势，梳理相关规划制定的城市交通发展对策，分析深惠路（坪地段）承担的交通功能，综合分析拓宽的必要性。

第三章城市交通发展态势。通过分析未来城市区域发展形势，结合相关规划明确城市未来土地利用规划情况以及人口、就业岗位规模，对城市未来交通发展态势进行分析预测。同时，结合相关区域交通规划，分析区域未来城市交通发展方向。

第四章道路横断面型式。结合上述分析，依据《城市道路设计规范》，综合考虑相关城市土地利用规划、轨道网络规划以及道路网络规划等各层次规划要求，确定深惠路道路横断面型式。

第五章成本测算及相关建议。对深惠路道路红线拓宽涉及的用地、建（构）筑物拆迁等进行资金补偿匡算，为政府决策提供参考。同时，结合本次研究提出必要的建议，为深惠路的优化提升提供必要的技术支持。

第二章 必要性分析

一、城市发展概况

（一）城市概况

坪地街道办位于龙岗区东北部，辖区总面积 53.14 平方公里，东北及西北与惠州市接壤，东南与坑梓街道办辖区相连，西南与龙岗街道办辖区毗邻，是深圳市通往惠州及粤东的门户。坪地街道办包括六联片区、坪东片区、坪地中心区、坪西片区及高桥片区共 5 大片区。

坪地街道现状地区经济相对滞后，地区生产总值仅占全区 6%左右，人均 GDP 不足全市的 1/2，同比龙岗区其它街道，其经济总量及增幅速度均处于较低的水平。但是，未来坪地地区在深莞惠合作中将承担重要的桥头堡作用，其后发优势和地域优势明显。龙岗区也明确将坪地建成深圳新一代高新技术产业园区，使其成为制造业高端发展基地。目前，坪新清合作示范区已经启动，可以预见，“十二五”期间坪地地区经济将进入快速发展时期。

（二）土地利用现状

坪地核心城区由坪西、坪东及坪地中心片区三个法定图则地区构成，现状建成区面积约 8.9km²，约占总用地面积的 72%。现状城建水平较低，土地利用零散，城市面貌处于快速城市化初期形态。用地开发以工业用地为主，所占比

例超过 50%，其次是配套的居住用地，道路及市政设施用地比例偏小，表现出工业化带动城镇化发展的阶段特征。其中，工业用地主要分布在坪东片区和坪西片区（合计占 79%），居住用地主要分布在坪东片区和中心片区（合计占 84%），商业服务设施则约 50%分布在中心片区，主要是沿深惠路两侧的商业街区开发。

二、现状交通概况

（一）道路设施状况

1. 道路规模布局

坪地核心城区现状道路总规模约 65.3 公里，从路网密度来看，高快速路、主干道及支路规模不足，尤其是支路与《深圳市城市规划标准与准则》要求相比尚有较大差距，是目前交通微循环组织不畅的重要原因。主干道建设规模也偏低，制约着地区对外交通联系。

表 2-1 坪地核心城区路网规模指标一览表

现状道路	高速公路	快速路	主干道	次干道	支路	合计
道路长度 (KM)	1.89	5.1	10.41	21.94	31.04	70.38
路网密度 (KM/KM ²)	0.15	0.41	0.84	1.78	2.51	5.69
深标 (KM/KM ²)	0.3-0.4	0.4-0.6	1.2-1.8	1.6-2.4	5.5-7.0	9.0-12.2

2. 深惠路现状

深惠路是 G205 国道的重要组成部分，南接罗湖区文锦路，北至惠州，途经

布吉、横岗、龙城、龙岗、坪地等地，与深圳东部发展轴线基本重合，是龙岗地区重要的城市发展走廊。现状深惠路城市化改造工程将基本完成，坪地段已经实现了双向 8 车道通车，预计今年年底将全线贯通。改造后深惠路坪地段红线宽 60 米，双向 8 车道，两块板形式，两侧车行道各宽 15.5 米，中央设置 3 米宽绿化隔离带。



插图 2-1 深惠路改造示意图

深惠路是坪地地区最重要的城市主干道，按双向八车道改造后将对坪地交通出行环境的改善起到重大作用。

（二）地区交通运行状况

坪地地区交通流量主要分布在深惠路、深惠高速、富坪路、环城南路、教育路和吉祥路等少数干道上。其中，深惠路承担着大量过境交通和地区对外交通，交通需求和压力最大，高峰小时最大断面流量超过 6000Pcu/h，整体饱和度已超过 0.85，处于拥挤状态，成为地区交通问题最为集中的道路。地区内次干道如兴华路、振兴路、同心路、富民路等的高峰小时交通流量在 500—1000Pcu/h，其它道路交通量均未超过 500Pcu/h。

根据对坪地核心城区 23 个主要交叉口交通调查结果，高峰小时饱和度大于 0.85 的交叉口占 32%，且主要分布在深惠路上，深惠路与吉祥路、教育南路、

泰宝路、同心路、人民南路、富坪路交叉口晚高峰均处于较为拥堵状态，其它道路交叉口交通运行状况整体上较为良好。

表 2-2 交叉口饱和度与服务水平评价标准

服务水平	交叉口饱和度 S	每车信控延误 T（秒）
A	$S \leq 0.25$	$T \leq 10$
B	$0.25 < S \leq 0.50$	$10 < T \leq 20$
C	$0.50 < S \leq 0.70$	$20 < T \leq 35$
D	$0.70 < S \leq 0.85$	$35 < T \leq 55$
E	$0.85 < S \leq 0.95$	$55 < T \leq 80$
F	$0.95 < S$	$80 < T$

总体来看，深惠路承担坪地地区主要的对外交通及过境交通功能，由于受到深惠路改造施工的影响，目前，深惠路主要节点仍然是坪地地区主要的交通瓶颈。

三、深惠路（坪地段）交通功能分析

根据《深圳市城市总体规划（2010—2020）》、《深圳市干线路网规划》等全市发展战略性规划，同时，结合组团分区规划及法定图则规划等综合分析深惠路（坪地段）主要承担以下交通功能：

- （1）深惠路是坪地地区最重要城市主干道，承担该地区重要的过境及对外交通功能。
- （2）深惠路是坪地地区最重要的客运交通走廊，随着深惠一体化发展的推进，深惠路（坪地段）将逐渐发展成为大运量客运走廊。
- （3）深惠路（坪地段）还承担沿线集散性交通出行功能，特别是在坪地

中心片区，深惠路沿线城市规划用地性质以商业、居住及公共配套为主，高峰时段集散性交通出行比例较高。

四、深惠路（坪地段）拓宽改造必要性

1. 相对深惠路临近中心区路段，坪地段将承担更多的过境交通功能。

坪地处在深圳市外缘地区，直接与惠州相衔接，相对布吉、南湾、横岗及龙岗等地区，深惠路在坪地地区将承担更多的过境交通功能。

现状坪地核心城区过境交通由深惠高速、深惠路承担，同时深惠路还是坪地主要的对外交通廊道，即使在未来与深惠路平行的龙环大道（城市快速路）建成通车的情况下，深惠路仍然是坪地地区最为重要的公交客运走廊。在未来城市区域化、一体化发展的推动下，深惠路作为联系龙岗、坪地与惠州之间的纽带作用将进一步加强。

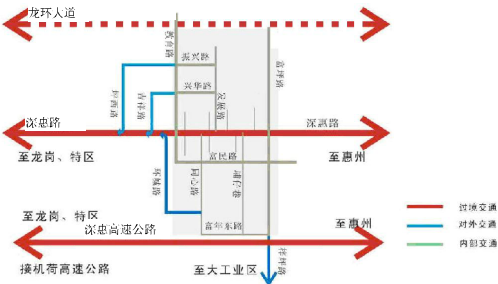


插图 2.2 坪地核心城区道路主要交通功能分析

2. 深惠路（坪地段）是坪地地区最主要区域交通基础设施布设的走廊，需

要预留必要的空间。

目前，轨道三号线已通至双龙立交，根据全市轨道网络布局规划，轨道三号线延长段将沿深惠路延伸至坪地中心区，计划在 2020 年~2030 年间建成通车。现状深惠路改造红线按 60 米控制，横断面主要考虑机动车道、慢行道及必要绿化隔离设施空间，但与布吉、横岗等其它地区横断面控制标准（120 米）相比仍有很大的差距。

在珠三角城市区域化、一体化发展大的背景下，深惠一体化发展已是必然趋势，特别是《深圳市东莞市惠州市经贸合作协议》的签署，对深惠一体化发展将起到重大推动作用。与此同时，一体化的交通体系将是城市协作发展的基础，特别是建立一体化的轨道网络系统将是促进深莞惠一体化发展的重要途径。结合深惠两市轨道网络布局规划，应在深惠路上预留深圳与惠州间轨道线路衔接的必要空间条件。

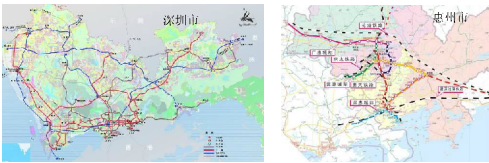


插图 2.3 深圳市、惠州市轨道网络布局规划示意图

3. 坪地中心区段交通功能混杂需要在深惠路两侧增设集散车道，以减少集散交通对主线的干扰。

从现状土地利用布局状况来看，在坪地中心区深惠路沿线用地是以居住、

商业及公共配套设施为主，深惠路沿线集散性交通出行比例较高，特别是在高峰时段大量的集散性交通是造成深惠路拥堵的重要原因。

从土地利用规划布局状况来看，在坪地中心区居住、商业及公共配套设施用地将进一步向深惠路沿线集中，坪地中心地区将发展成坪地最主要的商业服务区，工业用地将集中布设在坪地外围地区，深惠路沿线地区将是坪地最主要的综合服务功能区。

据统计，坪地中心区段（坪地环城南路—富坪路）长约 2.5 公里，共规划有 15 条道路与之相交，交叉口间距约为 180 米，同时，考虑居住、商业等设施在高峰时段产生的集散性交通出行比例较高，将严重削弱深惠路通行能力，加剧地区交通压力。因此，深惠路在坪地中心区段需要考虑布设集散型道路缓解沿线集散交通对主线的干扰。



插图 2-4 坪地核心城区土地利用规划图

4. 深惠路（坪地段）是坪地地区城市发展的重要廊道，是主要的市政管线布设走廊，也是城市主要的景观走廊。

深惠路位于深圳市东部发展轴线上，坪地是东部发展轴上的重要节点。

坪地地区城市发展基本是沿深惠路向周边逐步扩展，现状深惠路沿线地区是坪地主要的居住、商业、餐饮业等集聚地。目前，坪地城市用地布局结构已基本形成：深惠路沿线已初步形成生活服务中心，工业用地布设在外国地区。从城市未来发展看，坪地中心区重点将加强商业氛围的营造，深惠路沿线地区将发展成坪地主要的综合服务区，城市用地布局结构将与现状基本保持一致：深惠路沿线为生活综合服务中心，工业用地布设在外国地区。

同时，深惠路是城市主要的市政管线布设走廊，也是城市主要的景观走廊。为迎接大运会召开，近期将通过综合整治的手段对深惠路整体形象将进行提升，中远期将结合旧改及工业区综合整治工作，实现自我更新、逐步完善，改善城市面貌、提升城市品质。

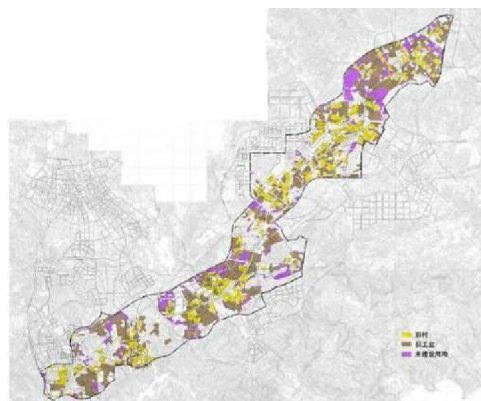


插图 2-5 深惠路沿线城市旧改示意图

第三章 城市交通发展态势

一、城市发展态势

（一）区域发展形势

2008 年国家批准《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008-2020 年)》，为推进珠江三角洲地区区域经济一体化，建设世界级都市圈指明了方向。

2009 年，《深圳市综合配套改革总体方案》获国务院批准，提出深圳要强化全国经济中心城市和国家创新型城市地位，加快建设国际化城市和中国特色社会主义示范市的目标定位，确定为“国家综合配套改革试验区”。2009 年，深圳、惠州、东莞签订《推进珠江口东岸地区紧密合作框架协议》，提出促进珠江东岸经济一体化，打造深莞惠“一小时通勤圈”，坪地地区所处的地位将更加突出。

2010 年 7 月 1 日起，深圳特区范围扩展为全市范围，坪地地区将由传统的“关外”纳入“关内”，坪地作为深圳市的外缘地区后发优势将逐渐显现出来，特别随着深莞惠一体化发展的诉求，坪地将成为深圳市辐射惠州、东莞等粤东北地区桥头堡。深惠路作为坪地与粤东北地区联系的重要纽带，其交通功能将进一步加强。

（二）城市功能定位分析

坪地处在深莞惠交界位置，是深圳市东部发展轴上的重要节点，全市重要的产业基地之一。从深莞惠都市区一体化发展和与惠州的分工角度看，坪地主要承担新兴产业发展功能，作为相对比较独立的产业-居住片区，承接龙岗中心城区域次中心往惠州临近地区的辐射功能，尤其促进周边惠阳、新圩镇与龙岗的融合发展。

城市总体规划：在深圳市新一轮总体规划中明确提出了深港共建国际大都会的发展战略，以及城市转型的重大发展战略，并进一步明确了城市空间结构和产业发展布局。全市建立城市主中心、城市副中心与组团中心的三级城市中心体系，坪地界定为城市组团中心。

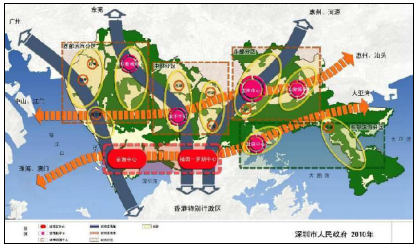


插图 3-1 深圳市城市空间结构布局示意图

组团分区规划：龙岗中心城组团分区规划将坪地发展定位为产业拓展功能区和先进工业园区。根据相关法定图则对分区规划和总规的落实，坪地中心片区规划定位为打造龙岗中心城的产业发展和服务功能的拓展区，集居住、商业、服务功能的坪地中心区。坪东片区定位为打造以先进工业园区为动力，发

居住、商业、休闲娱乐一体的配套服务中心。坪西片区定位为打造生产、生活、服务为一体的综合型片区，是龙城-坪地新兴产业聚集基地的重要组成部分。

综上所述，产业发展是坪地地区未来发展的动力，其他城市功能主要为产业所配套，包括居住、商业及服务功能。

（三）城市更新及近期发展态势

综合各类规划以及坪地相关发展计划，坪东片区发展重点是加快更新改造，树立坪地中心区形象，带动区域发展；合理调整产业结构，发展优势产业；引导旧城更新，整合土地资源，改善片区环境，完善综合配套设施。

坪西片区发展重点是引导并促进原有产业调整升级，推动传统优势产业集聚基地建设，加快高新技术产业和先进制造业发展。加快拆迁安置区的开发建设，完善片区综合配套服务功能。结合地铁3号线延长线以及深惠路改造等，促进城市更新。

坪地中心片区发展重点是循序渐进地改造城中村，完善公共配套设施，提升设施建设标准，满足多元化的生产和生活配套服务需求。通过改造现状工业，引进先进工业。

从坪地近期发展建设重点地区分布上看，将主要沿着“一轴一带”的布局，“一轴”是沿着深惠路城市发展轴的提升与强化，包括坪地综合服务区的塑造，中心村、泰和地区和坪地医院地块旧改等。“一带”是在外环快速路建设的带动下，工业用地开发与整合发展加快，以及新生安置区综合服务区的建设推进。

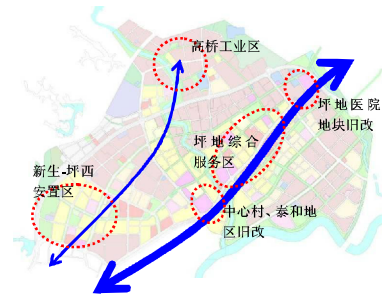


插图 3-2 坪地地区近期城市建设重点示意

1. 坪新清合作示范区

为贯彻落实《珠三角地区改革发展规划纲要（2008~2020）》精神，深圳市坪地高桥片区将作为“坪新清区域合作示范区”的核心启动区进行首期规划建设。2009年底，《龙岗区区域合作战略研究》出台，标志着深莞惠（坪新清）区域合作示范区进入实质操作阶段。

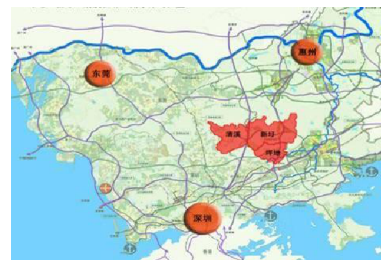


插图 3-3 坪新清区域合作示范区区域位置示意图

规划中的示范区包括“一园六村”：高桥工业园、南坑村、红卫村、红田村、约场村、东风村、铁场村，总面积96.1平方公里，其中建设用地55平方公里。示范区定位为深莞惠深度合作先行区、低碳新兴产业聚集区、高科技产业服务创新中心，设四大功能区，即“创智中心区、高端制造区、生态景观区、生活配套区”。预计到2020年实现地区生产总值1500亿元，税收150亿元，地区人口20万人。

2. 高桥工业区

高桥工业区位于龙岗中心组团北部，由外环快速路（富地路），岭澳-鲲鹏500KV 高压走廊、黄竹坑-白石塘水库山系围合的城市用地，总用地面积为383.79 万平方米。

高桥工业园区是龙岗中心组团重要的组成部分，各级政府高度重视园区的发展，在近年编制的城市总规、组团规划、概念规划、产业规划都对该片区的开发建设给予了高起点、高标准的定位。

《深圳市城市总体规划（2010-2020）》中提出：高桥地区位于龙城—坪地新兴产业制造基地，重点发展新型显示器及相关配套产品、半导体照明、生物工程等产业。《龙岗区“十一五建设”规划（2006-2010）》确定新生—高桥片区是龙岗区“十一五”城市建设重点地区之一，主要发展高端产业。

市、区两级政府为了推进体育新城、地铁三号线以及深惠路改造，将部分工业转移安置在高桥片区，并投入了大量的人力物力财力建设。

最新开展的高桥片区法定图则规划，综合各相关规划提出高桥片区规划定

位为：龙岗中心组团北部重要的产业发展集聚区，以高新技术产业为先导的现代化生态型工业园区。规划建设用地约 346 公顷，居住人口 3.8 万人，就业岗位 4.6 万个。随着高桥产业片区的兴起，与坪地核心城区的融合发展成为必然趋势，要求本次规划充分考虑与高桥地区的衔接与服务。



插图 3-1 高桥片区功能布局示意图

3. 新生-坪西安置区

市、区两级政府为了推进体育新城、地铁三号线以及深惠大道改造的建设，根据市政府办公会议纪要 2006[476 号]文件，确定在坪西片区安置体育新城及深惠路拆迁的居住及商住用地。具体用地位置为：体育新城及深惠路拆迁安置区位于本次规划地区的西侧，由坪西路、花园路、富地路和龙坪路围合而成，用地面积为 109 公顷，根据《新生商住安置区（体育新城及深惠大道工业拆迁安置区）规划专题研究》其定位为：建设一个配套设施完备、环境优美，交通

便利的大型城市社区。

市区两级政府对安置区的建设高度重视,以政府为先导的新生-坪西安置区的建设将带动其周边片区的发展,对本次规划区内的交通基础设施配套设施的建设提出新的要求。

4. 城市旧改与更新

坪地近期正在推进的旧改项目有 2 处,分别为坪地中心社区泰和地块和坪地街道中心村地块,面积分别为 2.83 公顷和 5.33 公顷。各地块分布情况如下图所示:



插图 3-5 新生 坪西安置区及旧改项目示意图

二、区域交通发展动态

(一) 相关规划解读

1. 轨道交通规划

深圳市自 1999 年起相继开展了《深圳市综合交通与轨道交通规划》、《深圳市城市轨道交通近中期发展综合规划》、《深圳市城市轨道交通近期建设规划》《深圳轨道交通规划》、《深圳轨道交通三期工程建设规划》等轨道交通专项规划研究工作。深圳市城市轨道交通远期规划线网由 16 条线路组成,总长约 585Km,涵盖组团快线、干线、局域线三个层次。全市轨道线网分布情况如下图所示:



插图 3-6 深圳市轨道交通远期线网

目前深圳市在建轨道交通二期工程包括 2、3、4、5 号线及 1 号线延长段共 5 条线路,总长约 155 公里。龙岗范围内在建工程主要是地铁 3 号线和地铁 5

号线，以上两条轨道线路计划均在 2011 年大运会召开之前投入使用。其中，轨道 3 号线已经修通至双龙立交，根据全市轨道建设安排 3 号线延长段（双龙立交—坪地）将在 2020 年~2030 年间建成通车。

2. 《深圳市干线路网规划》

《深圳市干线路网规划》提出了构筑布局完善、等级结构合理、功能清晰的城市干线道路网络。在建立地区一体化的道路功能分级体系的基础上，重点规划高速公路和快速路。规划的远期高、快速路路网呈“七横十三纵”的总体布局形态，高快速路网规模 736 公里，干线性主干道 587 公里。

规划在龙岗区范围包括“四横五纵”高快速路，合计 287.7 公里，其中坪地地区有关的道路为外环高速和东部过境通道-深惠高速，在龙岗区的干线性主干道布局为“三横七纵”，合计 222.8 公里，其中与坪地地区相关的包括深惠路、龙坪路-坪西路以及绿梓大道，具体见下表。

表 3-1 全市高快速路网龙岗区范围“四横五纵”规划情况表

序号	道路名称	起终点	道路等级	长度（km）	规划功能
高快速路	外环高速	宝安沙井-龙岗葵涌	高速公路	57.7	深圳市第三圈层各主要功能组团间的快速联系通道。
	东部过境通道—深惠高速	莲塘-深惠高速	高速公路	38.2	主要承担香港至深圳东部、惠州、汕头的过境交通，城市东向的对外交通以及罗湖福田中心区、坪山新区、盐田区之间的部分交通。
	绿梓大道	坪地-坑梓	城市快速路	20	连接坪地、坑梓与坪山，并通过与深汕高速公路立交与高速公路网衔接。

序号	道路名称	起终点	道路等级	长度（km）	规划功能
干线性主干道	深惠路（205 国道）	布吉-坪地	干线性主干道	36	连接特区、布吉、横岗、龙岗中心城、惠州，沿龙岗区主要发展轴线构筑一条干线性主干道。
	龙坪路—坪西路	龙岗-葵涌	干线性主干道	24	连接龙岗、坪山、葵涌，服务于龙岗东片区、坪山新区、葵涌，并通过盐坝高速与盐田区连接。

3. 《深圳市龙岗区干线路网规划》

结合《深圳市干线路网规划》和新的城市发展要求，深圳市规划部门于 2007 年编制完成了《深圳市龙岗区干线路网规划》，对龙岗区干线路网主骨架进行了进一步梳理和落实。规划由高速公路、城市快速路形成“四横七纵”的网格状路网主骨架，合计约 274.2 公里。其中，与坪地相关的高快速路包括：外环高速公路、外环大道、惠盐高速公路—东部通道，规划干线性主干道呈“八横八纵”的路网格局，合计里程约为 231 公里，与坪地相关道路包括深惠路和龙坪路。龙岗区干线路网布局状况如下图所示：

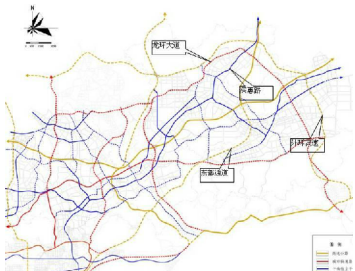


插图 3-7 龙岗区干线路网规划布局图

表 3-2 坪地地区快速路和干线性主干道规划情况表

序号	道路名称	道路等级	长度(km)	规划功能
高快速路	外环高速（玉平大道—惠盐高速）	高速公路	29.2	承担深圳、惠州、东莞之间的长距离过境交通；承担深圳市各组团东西向长距离交通
	外环大道（玉平大道—外环高速公路）	快速路	25.3	承担龙岗各组团间的客货运交通；加强龙岗中心组团与中部物流组团、宝安区之间的联系
	深惠高速—东部过境通道	高速公路	29.0	起于惠州，穿越龙岗区，连通深圳特区与香港；主要承担深圳与惠州的过境交通及龙岗至特区的长距离交通
干线性主干道	深惠路	干线性主干道	36	深圳东部经济发展轴上，与地铁三号线一起，是深圳东部地区各街道之间生活性交通联系的主通道
	龙坪路	干线性主干道	14	龙岗与坪山、坪山新区大工业区、坑梓之间主要的货运通道，外环大道与南坪大道货运交通转换的主要通道

4. 《龙岗区公共交通规划》

龙岗区公共交通规划重点针对公交基础设施和公交网络结构制定了详细规划方案，并按照全市的公交发展策略，提出龙岗区的公交发展模式、公交营运和监管改善措施以及特区内外一体化的公交财税政策。

根据《深圳市龙岗区公共交通规划》，坪地地区所在龙岗中心组团规划公交场站共计 52 处，场站面积 28.56 公顷，其中首末站 31 处，面积 8.38 公顷；枢纽站 12 个，面积 6.89 公顷；综合车场 7 处，面积 8.65 公顷；修理厂 2 处，面积 4.64 公顷。

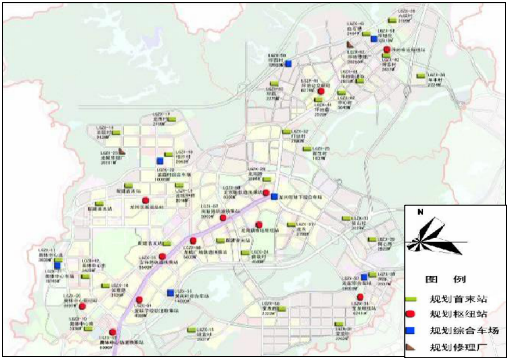


插图 3-8 龙岗中心组团规划公交场站布局图

（二）近期区域重大交通基础设施建设

1. 地铁三号线及深惠路改造

地铁三号线为我市“十一五”重大建设项目，地铁 3 号线位于深圳东部发展轴，连接福田、罗湖、布吉、横岗、龙岗等片区，一期建设至龙岗双龙站，计划 2010 年底竣工。目前，轨道 3 号线已经进入调试阶段，深惠路大部分路段已经实现双向八车道通车。未来建设 3 号线延长线将通至坪地中心区。

地铁 3 号线和深惠路改造的实施，必将推动沿线周边区域的城市更新，进而带动交通基础设施的进一步完善，并带动沿线两侧居民乃至整个龙岗区客运交通模式的转变，逐步形成以轨道交通为骨干、常规公交为主体的公共交通体系。

2. 外环快速

外环快速由原横坪公路调整而来，横坪公路道路功能开始定位为城市一级公路，后因道路功能调整、大外环线位调整、征地拆迁等问题，造成横坪公路停工，最终确定横坪公路为城市快速路，与规划龙岗北通道相连接，共同成为外环快速路，现在坪地段已建成部分通车，全线通车后对坪地地区交通格局产生重大影响，极大分流深惠路过境交通，并改善坪地对外交通区位。

3. 东部通道

东部通道起于莲塘/香园围口岸，沿深圳东部发展轴，终点与深惠、深汕高速公路相连。该高速公路主要将承担香港与深圳东部、惠州以及粤东、赣南、闽南之间的过境交通，将成为深港之间又一条重要交通大通道。东部通道的建设，将进一步加强坪地与特区的联系，提升坪地在区域交通体系中的区位条件与优势。

三、交通需求预测分析

(一) 人口与就业

坪地地区未来人口发展呈现两大特征：特征一，人口总量持续增长，城市化继续推进及产业发展，带来的产业人口、配套服务人口也相应增长，同时，重大居住开发（例如坪西-新生安置区）将吸纳部分外来居住人口；特征二，人口结构随产业提升而优化，随着外来人口本土化，产业人口逐渐沉淀，家庭户比例提升，且产业升级带来人口总体素质逐步提高。人口的以上变化特征，

将对未来交通需求产生深远影响。未来规划总居住人口将达到 20.3 万人，坪地中心片区及坪西片区人口增长显著，将是未来新增城市公共服务设施的重点。

综合相关规划，坪地地区规划就业岗位将达到 15.8 万个。就业岗位在片区分布上出现不均衡，其中坪东片区第三产业就业相应增加，劳动密集型产业就业人口有所减少；坪西片区随着产业拓展，就业人口较现状有小幅增长；中心片区第三产业及工业人口则增长较快。

总体而言，未来坪地将基本达到居住-就业区内平衡，北侧高桥片区则需要坪地核心区为其提供约 8 千人的配套居住。人口及就业岗位分布状况如下图所示：

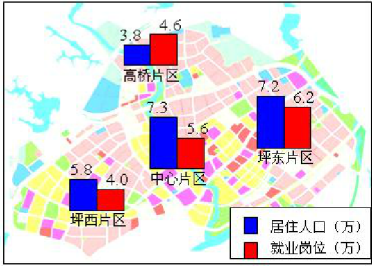


插图 3-9 未来居住人口及就业岗位分布

(二) 未来交通需求规模与分布

1. 客运交通

根据预测，2020 年坪地核心城区机动化出行总量将达到 50 万人次/日，交通需求较现状增长约 3.9 倍。

交通需求分布特征主要表现在以下几点：

- 过境交通方面，“龙岗－惠州”方向仍是主要交通流向，占全部过境客运需求的 72%；随着坪山新区的发展，坪地与坪山新区方向过境交通出行比现状将有一定比例的增加。
- 对外交通方面，坪地作为龙岗中心组团产业拓展区，未来与龙岗、福田方向的联系将更加紧密。
- 内部交通方面，坪地中心片区、坪东片区与高桥片区之间的客运交换量最大，坪地中心片区综合服务中心功能凸显。

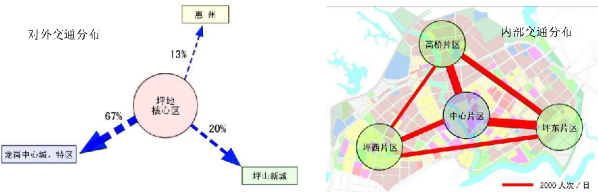


插图 3-10 未来客运交通需求分布

从以上客运需求分布来看，未来应围绕“深圳－惠州”交通主走廊，完善过境交通及对外交通体系，同时加强高桥－坪地核心区－坪山新城交通次走廊联系。

2. 货运交通

预测 2020 年坪地核心城区货运出行总量将达到 5.1 万车次/日，包括过境交通、对外及内部交通。随着工业布局的调整和产业的不断升级，主要货运源流点相应变化。中心地区及沿深惠路两侧货运随工业外迁向外国工业区转移。

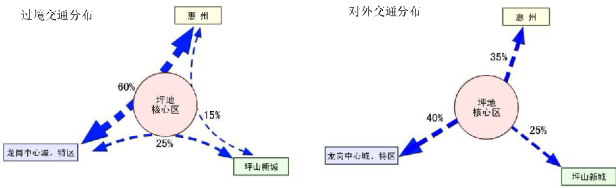


插图 3-11 未来坪地核心城区货运交通分布

坪地作为先进产业发展区，过境及对外货运需求主要沿着深圳东部发展轴向分布，解决该方向上的货运通道及与高、快速路衔接将成为本次规划的重点之一。

四、交通评估

（一）交通评估条件界定

1. 轨道交通系统建设情况

根据全市轨道建设计划安排，轨道二期工程将于 2011 年 6 月全部建成通车。《深圳轨道交通近期建设规划方案》提出，2011 年～2020 年间，轨道交通将在一、二期工程基础上，继续建设 8 条轨道线路，分别为 4 号线北延段、6、7、

8、9、10、11、12 号线，总长约 245.4 公里。由此可见，在 2020 年坪地地区仍然没有轨道交通。

2. 区域路网建设情况

据了解目前坪地地区已立项的干线性道路有外环高速、深惠路、龙坪路、坪梓路等。同时，根据全市干线性道路建设安排及龙岗区城市发展需求分析，至 2020 年龙岗区干线性道路体系将基本建成。

3. 坪地内部路网建设情况

预计在 2020 年坪地地区内部路网体系将基本建成，包括环城西路等 7 条普通主干道，富华路等 15 条次干道，支路系统将基本得到完善，城区内村道、公路、断头路及畸形路口等将基本得到改善。同时，随着城市化的不断完善，城区内公交设施基本完善，公交优先措施较为合理，步行、自行车等出行环境良好。

4. 城市建设及用地开发情况

根据《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》，预计 2020 年深莞惠城市一体化发展将基本形成，坪新清合作示范区将基本完善。同时，深圳一体化发展明确提出“三步走”战略：第一步，当年初见成效；第二步，五年根本改观；第三步，十年基本完成。据此分析，2020 年原特区外地区经济发展水平和城市建设管理水平基本达到全市平均水平，部分地区甚至超过全市平均水平。

5. 深惠路自身条件界定

深惠路自身条件按目前改造后标准考虑，道路红线宽度为 60 米，全线双向八车道，无辅道，中央设置 3 米宽的绿化隔离带，人行道 5.5 米，自行车道 2.5 米，路侧绿化带 5 米。其断面组成为：5.5 米（人行道）+2.5 米（自行车道）+5 米（绿化带）+15.5 米（机动车道）+3 米（中央绿化带）+15.5 米（机动车道）+5 米（绿化带）+2.5 米（自行车道）+5.5 米（人行道）=60 米。

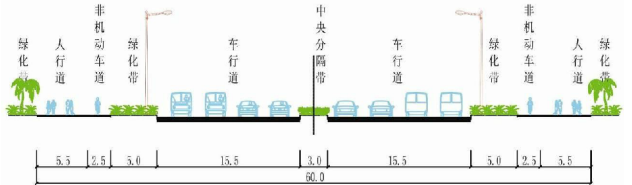


插图 3-12 深惠路（坪地段）改造断面布置示意图

（二）交通评估

在上述条件分析的基础上，我们对坪地地区 2020 年路网运行状况进行评估，具体如下：

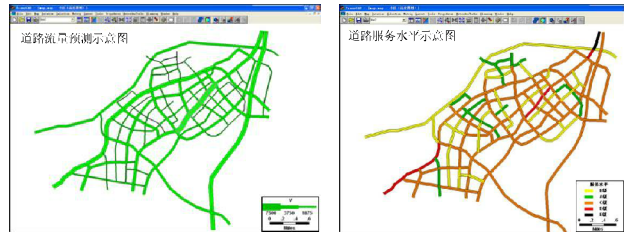


插图 3-13 坪地地区交通评估示意图

整体来看城市路网系统基本可以满足未来交通发展需求，路网整体运行状况良好，大部分干道均处在 C、D 级服务水平。

深惠路（坪地段）基本可以满足地区交通发展需求，但是，坪地中心区段由于受到沿线集散性交通的影响，道路通行能力削弱较大，局部路段服务水平较低。

因此，深惠路在坪地中心区应结合道路沿线用地情况，设置集散性道路以缓解主线交通压力。

第四章 道路横断面型式

一、深惠路交通基本功能要求

深惠路（坪地段）承担的交通基本功能包括三部分：区域过境及对外交通功能、区域重大交通基础设施布设载体、步行及自行车等非机动车交通出行走廊，根据各功能空间要求计算深惠路道路宽度：

1. 区域过境及对外交通功能要求

根据本次交通评估分析，现状深惠路（坪地段）双向八车道基本可以满足未来交通发展需求，因此深惠路机动车道仍将保持双向八车道，空间宽度要求为： $(3.75 \times 2 + 3.5 \times 2 + 0.5 \times 2) \times 2 = 31$ 米。

2. 区域重大交通基础设施布设载体要求

根据全市轨道交通网络规划，轨道 3 号线延长段将深惠路布设延伸至坪地中心区。目前，轨道 3 号线在龙岗地区基本是高架形式布设，因此深惠路（坪地段）应预留轨道 3 号线高架布设空间。

现状轨道 3 号线基本布设在深惠路中央绿化带上，深惠路中央绿化带基本宽度为 8 米，站点部分占用空间宽度为 10 米。深惠路（坪地段）应与其它地区保持一致，中央绿化带基本宽度按 8 米控制。



插图 4-1 轨道 3 号线布设示意图

3. 步行及自行车等非机动车交通出行功能要求

根据《城市道路设计规范》要求，大城市各等级道路人行道最小宽度为 3 米，单车自行车道最小宽度为 1.5 米。按规范最小要求计算，机非隔离带、自行车道、自行车与行人间分隔带、人行道宽度为： $(1.5 + 1.5 + 1.5 + 3) \times 2 = 15$ 米。

表 4-1 城市道路设计规范（第四章 道路横断面设计）

	人行道最小宽度（m）		自行车道最小宽度（m）
	大城市	中、小城市	
各等级道路	3.0	2.0	单车自行车道宽度 1.5 米，2 条自行车道宽度 2.5 米……
商业、文化中心区，大型商店、公共文化机构集中路段	5.0	3.0	
火车站、码头附近路段	5.0	4.0	
长途汽车站	4.0	4.0	

4. 综合上述计算分析，深惠路（坪地段）承担的交通基本功能要求道路红线宽度应为 $31 + 10 + 15 = 56$ 米。

- 机动车道——双向八车道： $(3.75 \times 2 + 3.5 \times 2 + 0.5 \times 2) \times 2 = 31$
- 中央隔离带——为轨道三号线预留空间：8 米

- 机非隔离带、自行车道、自行车与行人间分隔带、人行道：
 $(1.5+2.5+1.5+3) \times 2 = 17$ 米
- 道路交通基本功能最小宽度要求： $31+8+17=56$ 米

由此可见，按规划预留的 60 米红线布设后，可以满足深惠路道路交通最基本的功能要求，但外侧绿化带仅余 2 米。考虑道路两侧还需要设置港湾式公交站点以及路口拓宽等因素，空间比较紧张。

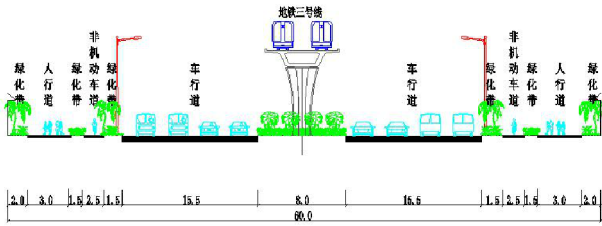


插图 4-2 深惠路（坪地段）60 米断面规划布设示意图

二、深惠路坪地中心区段交通功能要求

坪地中心片区规划定位为打造龙岗中心城的产业发展和服务功能的拓展区，城市用地主要集居住、商业、服务功能为一体。从坪地中心片区城市土地利用规划布局看，居住、商业、公共配套设施等用地主要是沿深惠路呈带状分布，因此深惠路沿线地块的进出交通将依赖于深惠路。同时，据统计深惠路坪地中心区段（环城西路—富坪路）规划与之相交的次干道、支路较多，路口平均间距不足 180 米。

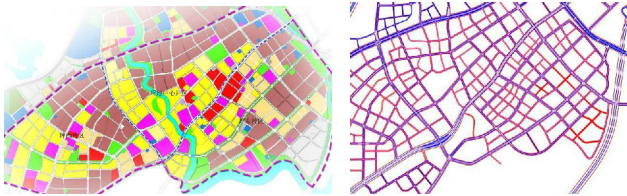


插图 4-3 坪地中心区土地利用规划及路网规划平面示意图

从深惠路坪地中心区段沿线土地利用规划分析，高峰时段深惠路沿线集散性交通出行比例较高，同时，在坪地中心区与深惠路衔接的微循环道路较多。过多的集散性交通及交通节点势必将严重削弱深惠路通行能力，因此在坪地中心区段有必要增设辅道（或集散性道路）。深惠路考虑设置辅道道路红线空间宽度计算如下：

- 机动车道——双向八车道： $(3.75 \times 2 + 3.5 \times 2 + 0.5 \times 2) \times 2 = 31$
- 中央隔离带——为轨道三号线预留空间：8 米
- 机非隔离带、自行车道、人行道： $(1.5+2.5+5.0) \times 2 = 18$ 米
- 辅道（或集散性道路）、侧分带合理宽度要求： $(8.0 + 3.5) \times 2 = 23$ 米
- 设置辅道（或集散性道路）道路红线最小宽度控制要求： $31+8+18+23=80$ 米

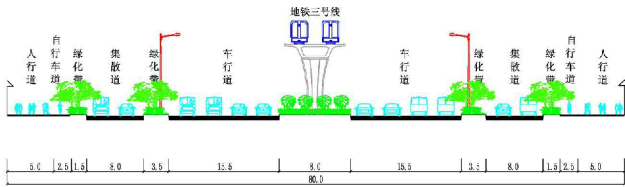


插图 4-4 深惠路（坪地中心区段）80 米断面规划布置示意图

根据上述计算分析，深惠路道路红线按 80 米控制，可以满足坪地中心区两侧设置辅道（或集散道）的基本要求，建议深惠路（坪地段）规划道路红线按 80 米控制。

三、深惠路（坪地段）横断面规划控制型式

（一）深惠路沿线功能分析

根据深惠路沿线相关法定图则编制成果分析，深惠路坪地地区沿线城市用地规划功能布局基本分为以下三部分：

- 坪地环城西路以西段，沿线城市用地规划是以工业用地为主，同时，还有部分居住用地。综合分析，该片区仍然是坪地重要的工业片区。
- 坪地环城西路—富坪路段是坪地街道最要的综合服务片区，沿线城市用地规划是以居住、商业及公共配套为主。
- 富坪路以东段是坪地地区主要的工业片区，沿线城市用地规划中工业用地占主导地位。

结合深惠路沿线城市用地规划功能布局分析，深惠路（坪地段）功能可以分为“坪地现代产业段—坪地中心商业段—坪地现代产业段”三部分。如下图所示：



插图 4-5 深惠路（坪地中心区段）80 米断面规划布置示意图

（二）道路横断面布设型式

1. 龙坪路—环城西路段

坪地环城西路以西段沿线以工业用地为主，居住、商业用地相对较少，同时，沿线规划与之相接的次干道及支路等微循环道路相对较少，该段深惠路承担的主要交通功能是以过境交通及对外交通为主。根据法定图则最新成果，深惠路在该地区道路红线是按 90 米控制的，本规划建议该段深惠路横断面控制型式为：12.5 米（绿化带）+5.0 米（人行道）+2.5 米（自行车道）+5.5 米（绿化带）+15.5 米（机动车道）+8.0 米（中央绿化带）+15.5 米（机动车道）+5.5 米（绿化带）+2.5 米（自行车道）+5.0 米（人行道）+12.5 米（绿化带）=90

米。道路横断面布置型式如下图所示：

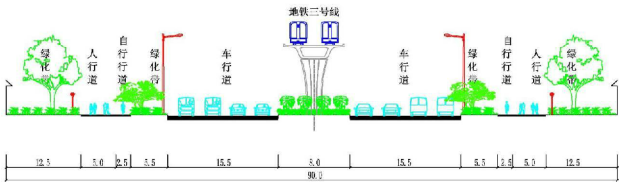


插图 1 6 深惠路（坪地环城西路以西段）断面规划布置示意图

2. 环城西路—富坪路（坪地中心区）

坪地中心片区是坪地街道最主要的综合服务区，主要的居住、商业及公共配套设施用地集中沿深惠路周边地区布设，深惠路需要承担大量的集散性交通功能。因此，深惠路在坪地中心区段两侧均需设置辅道（或集散性道路）较为适宜。本规划建议该段深惠路道路红线按 80 米控制，道路横断面布置型式为：5.0 米（人行道）+2.5 米（自行车道）+1.5 米（绿化带）+8.0 米（辅道）+3.5 米（侧分带）+15.5 米（机动车道）+8.0 米（中央绿化带）+15.5 米（机动车道）+3.5 米（侧分带）+8.0 米（辅道）+1.5 米（绿化带）+2.5 米（自行车道）+5.0 米（人行道）=80 米。道路横断面布置型式如下图所示：

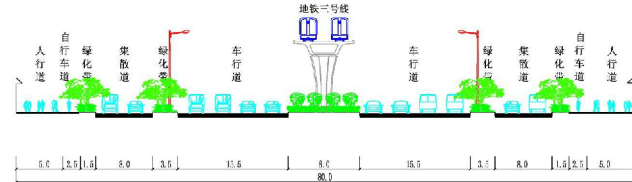


插图 1 7 深惠路（环城西路—富坪路）断面规划布置示意图

3. 富坪路以东段

坪地富坪路以东段沿线是以工业用地为主，其它用地较少，属于坪地主要的产业基地。同时，沿线规划与之相接的次干道及支路等微循环道路相对较少，该段深惠路承担的主要交通功能是以过境交通及对外交通为主。考虑未来深惠一体化融合发展的必然趋势，本次规划建议深惠路在该地区道路红线按 80 米控制，即与坪地其它地区保持一致，又为未来发展预留一定的空间。该段深惠路道路横断面布置型式为：7.5 米（绿化带）+5.0 米（人行道）+2.5 米（自行车道）+5.5 米（绿化带）+15.5 米（机动车道）+8.0 米（中央绿化带）+15.5 米（机动车道）+5.5 米（绿化带）+2.5 米（自行车道）+5.0 米（人行道）+7.5 米（绿化带）=80 米。道路横断面布置型式如下图所示：

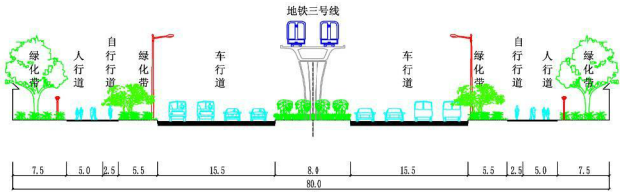


插图 1 8 深惠路（环城西路—富坪路）断面规划布置示意图

4. 主要道路节点控制

一般情况下，道路节点将涉及机动车道的展宽、立交匝道的设置等因素，可能会影响到道路红线的控制。因此，需要对主要道路节点进行分析，确定道路红线控制要求。

综合分析，深惠路（坪地段）涉及的道路节点有 20 处左右，其中立交节点一处：深惠路—环城西路节点，法定图则规划中已按立交要求进行控制，其它道路平面交叉口涉及机动车道展宽可以充分利用道路绿化带、侧分带等设施空间，在深惠路红线内布设，基本不会突破 80 米道路红线。深惠路—富坪路交叉口设置情况如下图所示。

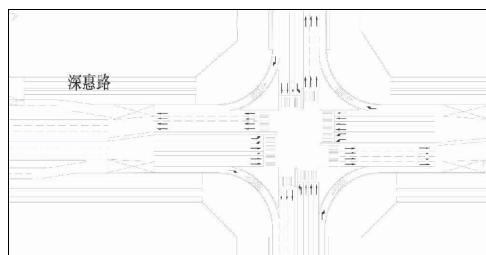


插图 4-9 深惠路—富坪路交叉口布置示意图

第五章 成本测算及相关建议

一、成本测算

考虑到深惠路（坪地段）原有规划道路红线均是按 60 米范围进行控制，相关的城市建设及规划审批也是按 60 米落实，若将深惠路（坪地段）道路红线扩大至 80 米，涉及的影响较大，付出的社会成本也较高。因此，本次规划将深惠路（坪地段）空间扩展所带来的社会成本进行必要的核算，以供政府决策参考。

本次规划重点对深惠路（坪地段）红线扩展涉及的用地、地面附着物及规划调整等方面进行研究。本次扩建工程以货币补偿为主，土地置换为辅。货币补偿的测算，主要包括对涉及未征、转补偿的土地补偿、拆除建筑的补偿、拆除构筑物的补偿、已出让国有土地收回的补偿、安置户过渡费等。测算内容包括土地补偿资金测算、房屋拆迁补偿资金测算及其它方面的测算。测算标准和依据主要包括：

- 《城市房屋拆迁管理条例》国务院令（第 305 号）
- 《城市房屋拆迁估价指导意见》（建住房〔2003〕234 号）
- 《房地产估价规范》（GB/T50291-1999）
- 《深圳市公共基础设施建设项目房屋拆迁管理办法（2007）》（深圳市政

府令 161 号文）

- 《深圳市宝安龙岗两区城市化土地管理办法》（深府〔2004〕102 号）
- 《深圳市人民政府公报》（2006）
- 《厦深铁路龙岗段房屋拆迁补偿安置方案》

（一）土地补偿资金测算

1. 未征未转地补偿

根据坪地地区自身情况分析，参照平湖金融产业服务基地一期补偿标准转地补偿标准，通过对范围内未征、转补偿的土地完善补偿手续，以转地标准价 110 元/平方米进行补偿。本次范围内涉及到需补偿的未征、转补偿的空地有 53430 平方米，共需补偿 587.73 万元。

2. 已出让土地补偿

深惠路道路红线扩展至 80 米需收回的用地面积共 45201 平方米，其中已出让土地 25574 平方米，非农用地 19627 平方米。已出让土地中部分用地与规划不符合，根据《深圳市土地征用与收回条例》：采取作价补偿方式收回有偿出让的土地，应当对剩余年期部分的土地及其地上建筑物、附着物给予补偿。剩余年期部分的土地的作价补偿金额参照收回土地时的评估价格计算。

根据《深圳市人民政府公报》（2006）基准地价标准，通过对范围内未征、转补偿的土地完善补偿手续，相关基准地价详见下表：

表 5-1 基准地价表：单位：元/平方米

	工业	商业	住宅	办公
惠州—外环快速路	257	780	570	635
外环快速路—龙坪路	300	900	700	710
龙坪路—龙双立交	300	1400	1000	1100

本次土地整备涉及到的国有已出让用地主要有：工业用地 1.06 公顷，需补偿 318 万元；商业居住用地 0.76 公顷，需补偿 912 万元；行政办公用地 0.74 公顷，需补偿 814 万元，按照基准地价补偿共需 2044 万元。

3. 土地补偿资金核算

综合上述分析，深惠路（坪地段）道路红线按 80 米拓宽，涉及土地征收所需要补偿资金总计约 587.73+2044=2631.73 万元。

（二）建（构）筑物拆迁补偿资金测算

1. 厂房拆迁补偿测算

厂房拆迁补偿价格参照龙岗区厂房价格加权平均值进行计算，主要参考平湖金融园区拆迁安置和平湖配套十二条道路拆迁安置补偿标准，厂房均价为 2000 元/平方米，通过对厂房建筑折旧计算平均价格为 1900 元/平方米到 1800 元/平方米，折中取值 1850 元/平方米。

表 5-2 工业厂房拆迁补偿标准分解表

序号	补偿项目	补偿依据	单价（元/平方米）
1	房屋主体补偿	市场价格	1850
2	构筑物（附属物）补偿	161 号文	300

3	二次装修补偿	工程造价	250
4	搬迁补助	161 号文	300
5	临时安置补助	以“12 元/月”按 24 个月计算	288
6	停产停业经营损失补偿	以“12 元/月”按 6 个月计算	72
合计			3060

整备范围内需要拆迁的厂房类型包含已出让土地上的合法厂房、集体合法厂房和原村集体厂房或居民自建厂房三类。

拆除合法出让土地上建设的工业厂房：本次土地整备涉及到的国有已出让工业用地，需拆除地面主体建筑面积 6.12 万平方米，共需补偿人民币 18727.2 万元。

拆除集体合法工业厂房：本次土地整备涉及到需要拆除的集体合法工业厂房建筑面积约 5.10 万平方米，共需补偿人民币 15606 万元。

拆除原村集体厂房或居民自建厂房：本次土地整备涉及到需要拆除的原村集体厂房或居民自建厂房建筑面积约 9.18 万平方米，共需补偿人民币 28090.8 万元。

表 5-3 80 米范围内需拆除各类厂房经济测算表

序号	拆除建筑类型	拆除建筑面积（万平方米）	需补偿货币（万元）
1	合法出让土地厂房	6.11	18727.2
2	集体合法工业厂房	5.10	15606

3	原村集体（厂房或居民自建）房	9.18	28090.8
合计		9.18	28090.8
注：其它类建筑折合成（厂房建筑，按）厂房建筑测算资金。			

综上所述，共需拆迁补偿的厂房总建筑面积 20.39 万平方米，按照补偿单价 3060 元/平方米计算，共需补偿资金 62393.4 万元。

2. 私宅拆迁补偿测算

拆迁安置标准根据《深圳市公共基础设施建设项目房屋拆迁管理办法（2007）》（深圳市政府令 161 号文）的相关规定：符合原村民非商品住宅建设标准与人口资格标准的住宅，被拆迁房屋建筑面积不超过 480 平方米的部分，按“拆一补一”原则进行产权调换或者给予商品房交易均价的货币补偿；超过 480 平方米的部分，按市场评估价格给予货币补偿；前项规定以外的住宅和生产经营性房屋，按市场评估价格给予货币补偿。

表 5-4 原村民私宅拆迁补偿标准分解表

序号	补偿项目	补偿依据	单价（元/平方米）
1	房屋主体补偿	市场价格	4000
2	构筑物（附属物）补偿	161 号文	200
3	二次装修补偿	工程造价	300
4	搬迁补助	161 号文	25
5	临时安置补助	以“18 元/月”按 24 个月计算	432
6	停产停业经营性损失补偿	以“18 元/月”按 6 个月计算	108
合计			5065

根据核算，超出 480 平方米的部分约 13.6 万平方米，按 5065 元/平方米计算，则需要补偿资金 68884.0 万元。

3. 建（构）筑物拆迁补偿资金核算

综合上述分析，深惠路（坪地段）道路红线按 80 米拓宽，涉及建（构）筑物拆迁所需要补偿资金总计约 62393.4+68884.0=131277.4 万元。

（三）资金核算

深惠路（坪地段）道路红线扩展涉及的成本除了土地及建筑物补偿外，还包括奖励及补贴资金测算、拆迁测绘测算、评估及技术咨询费用、拆迁管理及拆迁工作费用、房屋拆除及垃圾清运费及其他不可预见费用等。根据国家及深圳市政府相关规定，这些费用总计约为 18471.96 万元。

综合上述计算分析，深惠路（坪地段）规划道路红线由 60 米扩大至 80 米，涉及到的土地补偿、房屋拆迁补偿及其它方面资金不畅等，总计约为 15.24 亿元。详细情况如下表所示：

表 5-5 资金补偿分解表

序号	补偿项目	补偿资金（万元）
1	土地出让补偿	2631.73
2	建（构）筑物拆迁补偿	131277.4
3	奖励及补贴	3938.32
4	拆迁测绘测算	401.73
5	评估及技术咨询	2008.64
6	拆迁管理及拆迁工作	4017.28

7	房屋拆除及垃圾清运费	849.75
8	其他不可预见费用	7256.24
合计		152381.1

二、规划调整

深惠路（坪地段）规划道路红线由 60 米扩大至 80 米，影响到现阶段编制的规划有 3 个法定图则片区（坪东地区、吉坑地区、坪地中心地区）及 2 个旧政规划片区的调整。

1. 法定图则规划

- 坪东地区法定图则：本法定图则地区共损失用地面积约为 25306 平方米。包括居住用地面积 6016 平方米；商业用地面积 6984 平方米；行政办公设施用地面积 3098 平方米；工业用地面积 4455 平方米；其它用地面积 3891 平方米。目前该法定图则已公示报图则委。
- 坪地吉坑地区法定图则：本法定图则地区共损失用地面积约为 61656 平方米。包括居住用地面积 5905 平方米；商业用地面积 2361 平方米；行政办公设施用地面积 668 平方米；工业用地面积 6601 平方米；交通设施用地面积 2029 平方米；其它用地面积 44092 平方米。目前该法定图则正处在部门审查阶段。
- 坪地中心地区法定图则：本法定图则地区共损失用地面积约为 26338 平方米。包括居住用地面积 5882 平方米；商业用地面积 1961 平方米；行政办公设施用地面积 2889 平方米；工业用地面积 879 平方米；市政

公用设施用地面积 499 平方米；其它用地面积 14228 平方米。目前该法定图则编制工作已经完成。

表 5-6 相关法定图则用地损失情况一览表

法定图则地区	用地性质	用地面积（平方米）
坪东地区	二类居住用地	2183
	四类居住用地	3833
	商业用地	6984
	行政办公用地	3098
	工业用地	4455
	公共绿地	3891
	市政公用设施用地	862
	总计	25306
吉坑地区	二类居住用地	5905
	商业用地	2361
	工业用地	6601
	公共绿地及其它	44092
	交通设施用地	2029
	行政办公用地	668
	总计	61656
坪地中心地区	二类居住用地	5882
	商业用地	1961
	一类工业用地	879
	行政办公用地	2889
	市政公用设施用地	499
	公共绿地及其它	14228
	总计	26338

2. 旧改规划

根据旧改办提供的旧改计划，经核实深惠路（坪地段）规划道路红线由 60 米扩大至 80 米，涉及到的已批旧改用地有 2 处，分别为中心旧村片区旧村改造和中心社区泰和项目改造。其中，中心村旧改总用地面积为 53182 平方米，涉及 997 平方米用地的减少；泰和旧改总用地面积为 28382 平方米，涉及 1654 平方米用地的减少。两片区旧改共损失约 2651 平方米用地。

3. 公共配套设施用地

根据核算，深惠路（坪地段）规划道路红线由 60 米扩大至 80 米，将损失公共配套设施用地约 10995 平方米，包括现状学校损失 4117 平方米，规划医院损失 2129 平方米，其他各类共损失 5722 平方米。详见下表：

表5-7 公共配套设施用地损失情况一览表

序号	公配类型	数量	损失用地面积 (平方米)	备注
1	小学	2	1184/1558	现状保留：六联小学（30242M ² ，36班九年一贯制）、坪地街道中心小学（24469M ² ，36班）
2	中学	1	1375	现状保留：坪地中学（44361M ² ，30班）
3	医院	1	2129	规划（500床）
4	公交首末站	1	539	规划
5	加油站	3	1595	现状保留2/规划1
6	加气站	1	330	规划
7	派出所	1	1077	规划

8	邮政设施	1	316	规划
9	体育文化设施	1	892	规划
	合计	12	10995	



插图 5-1 深惠路沿线涉及用地调整及拆迁情况布置示意图

三、相关建议

深惠路（坪地段）规划道路红线由 60 米扩大至 80 米，无论在规划层面还是在实施层面影响都比较大，本次规划还提出以下相关建议供参考：

- 1、涉及 3 处法定图则的调整，包括坪地中心地区（已批）、坪东地区（已公示报图则委）、坪地吉坑地区（部门审查），需要与相关部门进一步协调。
- 2、涉及与 2 处已批旧改项目用地红线冲突，需要进一步与旧改项目相关单位沟通协调。
- 3、沿深惠路公共配套设施用地受到损失，需要进一步论证该地区市政公共配套设施规模，如有不足需各相关图则重新考虑公共配套设施的设置。

4、深惠路(坪地段)规划道路红线的扩展还涉及到深惠路沿线用地的审批，需要有关部门进一步研究是否暂停对深惠路沿线用地的审批。

5、本次规划涉及到的成本测算仅政府部门决策参考，具体的成本测算还需要与街道及社区进行沟通，最好提前开展拆迁安置研究工作。