

规划按照服务半径 2km 设置垃圾收集站。

- (5) 规划生活垃圾中的可燃部分送至规划大岗装备基地东侧垃圾焚烧发电厂，不宜回收且不可燃的部分送至垃圾填埋场进行卫生填埋。

**第六十一条 管线综合规划**

- (1) 给水、污水和电力管线一般沿道路布置在路东侧、南侧绿化带、非机动车道及人行道下；再生水、雨水、燃气和通信管线一般沿道路布置在路西侧、北侧绿化带、非机动车道及人行道下；宽 40 米及以上道路宜双侧布置雨水、污水、给水管线。
- (2) 规划由道路红线向道路中心线管线依次为电力管线、通信管线、燃气管线、给水管线、再生水管线、污水管线、雨水管线。
- (3) 各专业管线自地表面向下的排列顺序为电力、电信电缆、燃气管线、给水管线、再生水管线、雨水管线、污水管线。
- (4) 规划结合地下空间利用，在灵山岛尖、横沥岛尖修建综合管沟，与地下空间利用工程同步设计，同步施工。规划将给水、再生水、电力、通信、燃气五种管线统一纳入综合管沟内。

**第六十二条 防洪潮工程规划**

- (1) 规划区防洪潮标准为 200 年一遇，本规划区的外江水道、堤围以及河涌出口处水闸等构筑物都按 200 年一遇的防洪潮标准设计。
- (2) 规划沿场地外围建设 200 年一遇防洪堤，各分区形成圩堤，以防御洪潮灾害，并采用堤路结合的建设方式。
- (3) 慧谷东片区黄山鲁南侧用地，沿黄山鲁建设 20 年一遇截洪沟，疏导山洪。
- (4) 规划近期实现气象灾害发生区域的预警信息公众覆盖率超过 90%，远期超过 95%。建（构）筑物按照《建筑物防雷设计规范》等规范、标准进行防雷安全设计。
- (5) 考虑台风、寒潮及雷暴大风的影响，建筑物的设计按《建筑结构荷载规范》的规定，以 50 年一遇的标准设防，对于重要的生命线工程，设防标准应提高到 100 年一遇。

**第六十三条 消防工程规划**

- (1) 规划区新建两座一级普通消防站，每座占地约 0.5 公顷。
- (2) 所有公建区、居住区都要留有消防通道，其尽端要有回车场。
- (3) 规划以市政给水为主要的消防水源，公共消火栓沿道路两旁设置，保护半径不大于 150 米，两栓间距不大于 120 米。

**第六十四条 抗震防灾规划**

- (1) 规划区一般工程应按照 7 度标准进行设防，重要的生命线工程、重要设施、易发生次生灾害的设施应适当提高设防标准，均按照高于本地区地震设防烈度一级的标准进行设防。
- (2) 规划充分利用公园、绿地、广场、室内公共场馆所、学校操场等空地为宜避震疏散场地，紧急避震疏散场地应不小于 1 平方米/人，固定避震疏散场地应不小于 2 平方米/人。服务半径不宜超过 500 米。

**第六十五条 人防工程规划**

- (1) 广州市属于国家一类重点设防城市，规划人防建设要坚持地上与地下综合考虑，平战结合，严格按照国家和广州的有关规定修建人防工程。
- (2) 新建、扩建或者改建民用建筑，必须同步修建防空地下室，10 层（含 10 层）以上或者基础埋置深度 3 米（含 3 米）以上的 9 层以下民用建筑，应当修建与首层建筑面积相等的防空地下室；其他建筑按地面总建筑面积的 2%修建防空地下室。
- (3) 根据留城人口 50%的控制指标，人均人防工程量要达到 1.0 平方米，规划期末人防工程量要达到 11 万平方米。

## 第7章 综合交通规划

### 第六十六条 规划原则

- (1) 结合现状建设情况、上位规划及城市发展需求，确定合理的道路系统的功能级配和路网密度，明确各级道路宽度及道路断面形式，处理好过境公路与城市道路的交通流转换，满足客、货车流和人流的安全与通畅。
- (2) 统筹考虑规划区内部及对外的交通联系，处理好规划路网与河网水系等自然环境要素的关系，在满足道路系统网络结构要求和交通系统功能需要的同时，做到与自然环境的有机融合。
- (3) 合理适度划分地块，既符合交通要求，又结构简明。
- (4) 反映城市风貌、城市历史和文化传统。
- (5) 为地上地下工程管线和其它市政公用设施的敷设提供空间。
- (6) 满足城市救灾避难和日照通风的要求。

### 第六十七条 主骨架道路网络规划

- (1) 主骨架道路网络是道路系统的核心，由高速公路、交通性主干道构成，位于重要的机动车交通走廊上，具有较高的技术标准和道路容量。
- (2) 本次规划的高速公路为虎门高速公路和京珠高速公路，在规划范围内路段的红线宽度分别为 135 米和 160 米。
- (3) 组团间联系的南北向主要道路有灵新大道、凤凰大道、星灿路、工业四路、三镇大道。
- (4) 组团间联系的东西向主要道路有环市大道。

### 第六十八条 基础性道路网规划

基础性道路网络是道路系统的基本支撑，由一般主干道、次干道、支路构成，应结合土地利用、自然环境等因素合理落位，应充分兼顾机动车与非机动车的使用，并与周边用地紧密配合。

### 第六十九条 主干路系统

主干路主要为城区内各片区之间以及片区对外的机动车交通干线和公交干线服务，应布置公交专用道（带港湾式公交车停靠站）。

主干路间距 800-1000 米，红线宽度 40-60 米，双向 6-10 车道。

### 第七十条 次干路系统

- (1) 次干路主要为片区内部和相邻片区之间衔接的机动车交通干线和公交干线服务，应布置常规公交干线（带港湾式公交车停靠站）。
- (2) 次干路红线宽度以 30-40 米为主，双向 4-6 车道。

### 第七十一条 支路系统

- (1) 支路主要为各地块之间衔接的机动车交通和公交线服务。
- (2) 规划区内支路红线宽度 14-30 米，双向 2-4 车道。

### 第七十二条 轨道交通系统

- (1) 规划四条轨道交通线路，分别为 4 号线、15 号线、18 号线和广中珠澳城际铁路。其中 4 号线和 15 号线在规划范围内的部分均为地下线，其余为地面线，采用高架形式。
- (2) 4 号线位于西部工业区，联系蕉门中心和资讯科技园，在规划范围内设置站点 3 处。
- (3) 15 号线是南沙环线的组成部分，穿越横沥、灵山和蕉门河口，在规划范围内设置站点 5 处。
- (4) 18 号线在规划范围内设置站点 1 处。
- (5) 广中珠澳城际采用大站快线的建设模式，在规划范围内设置站点 1 处。

### 第七十三条 慢行系统规划原则

#### (1) 分流原则

高快速路网以机动车为主，次干路、支路则考虑布设自行车专用路或专用车道，以保障自行车与机动车交通的分流。对于必须依附于主干道的行人与自行车交通应优先考虑设施上的分隔。

#### (2) 环保、生态原则

结合规划区水网密布的特征建立水绿结合的生态型自行车、步行交通体系。

#### (3) 畅通原则

充分利用支路资源开发步行与自行车通道，提高规划区内的自行车出行的可达性。

#### (4) 换乘原则（B+R）

引导到达公交站或地铁站的自行车出行方式，设置自行车存放点，方便换乘其它快速交通方式。

**第七十四条 行人与自行车系统重点发展区域**

规划行人与自行车重点发展区域确定为横沥、灵山岛尖以及蕉门水道滨水地区。

**第七十五条 行人与自行车系统一类通道规划**

规划区内的一类通道为横沥大道、安益路、合兴路、江灵北路、江灵南路、屯田路、蕉西路、海滨路等滨水道路。采用不对称的断面设计，滨水一侧行人与自行车通道较宽，结合水岸绿地公园，拓展慢行空间。西部工业区一类通道通过改造现状堤路实现，该通道禁止机动车通行。

**第七十六条 行人与自行车系统二类通道规划**

规划区内的二类通道为大元路-新南围路、横沥中路、星灿路、沙嘴中路-沙嘴东路、文宇路、屯田路、外语学校南路、广兴路、工业四路、金岭南路。

**第七十七条 行人与自行车过街设施规划**

城市快速路及大于六车道的交通性主干道应设立行人立交（隧道）；大于六车道的生活行主、次干道应在道路上设置行人安全岛，配合过街斑马线使用；

对于行人过街间距建议：

中心商务区：100～200 米；

较为繁华区：250～300 米；

**第七十八条 公共停车场规划**

本次规划在大型公共设施和公共活动较为集中的区域、轨道交通站点周边安排公共停车场，设置公共停车场 42 处，总用地面积 15.98 公顷。

**第七十九条 配建停车场**

按照《广州市建设项目配建停车位指标》配建停车位，不同用地应根据实际情况设置一定比例的残障人士专用车位、装卸货车车位、出租车车位、旅游巴士车位以及救护车车位等。

**第八十条 自行车停车**

居住区自行车停车泊位指标为 1 辆/户，宜采用地面与地下泊位相配合的方式，且与人员出入口步行距离不应大于 50 米；公建区自行车停车泊位中地面泊位占总泊位数的比例不小于 50%，且与建筑出入口步行距离不大于 100 米。

**第八十一条 城市公交系统规划**

规划区的城市公交系统规划包括三部分：常规公交、出租车和轮渡。

**第八十二条 常规公交系统规划**

- (1) 公交首末站规划：规划首末站 7 处，其中大型公交首末站占地 5000—10000 平方米；中型公交首末站占地 2500—5000 平方米；小型公交首末站占地 2500 平方米以下。
- (2) 公交中途站：城市中心区公交中途站站距宜在 500-800m，以扩大服务范围，减少乘客步行距离；城市边缘和郊区的中途站站距可适当加大至 1km。

**第八十三条 公交通道规划**

公交干线通道：包括中环市大道；三镇大道；凤凰大道；灵新路；横沥大道等；

公交支线通道：包括蕉西路；金领南路；合兴路等。

**第八十四条 轮渡规划**

- (1) 根据跨江桥梁建设，动态调整轮渡线路，填补跨江交通空白。
- (2) 转变经营方式，发展水上旅游交通。
- (3) 更新老旧渡船，增加轮渡相关设施建设维修投资。