

推动经济社会双转型 专题资料
建设富强和谐新东莞

广州
深圳
香港
新加坡

城建参考资料

中共东莞市委宣传部
东莞市文化广电新闻出版局
东莞图书馆
2008.1

东莞图书馆



00013110018747

以 刊

党的十七大把“建设生态文明，基本形成节约能源资源和保护生态环境的产业结构、增长方式、消费模式。循环经济形成较大规模，可再生能源比重显著上升。主要污染物排放得到有效控制，生态环境质量明显改善。生态文明观念在全社会牢固树立。”作为全面建设小康社会的新要求之一，这是我们党科学发展、和谐发展理念的一次升华。

围绕建设生态文明的宏伟蓝图，东莞在“推动经济社会双转型，建设富强和谐新东莞”发展战略目标的指引下，以建立宜居生态城市的目标，确立了众多重大的生态建设和发展项目。

2008年2月14日，在东莞市城建“亮点”工程总结会上，市委书记、市人大常委会主任刘志庚同志指出：新的一年，我市要围绕把东莞建设成为宜居生态城市的目标，全面提高城建规划建设管理经营的标准，进一步完善城市规划，主攻城市交通，改善人居环境，转变建设模式，提升城市品质。确立“内学穗（广州）深（深圳），外学（香）港新（加坡）”的新目标，坚持把城市建设作为各项工作的重中之重来抓。

为了紧密配合我市中心工作，贯彻刘书记的讲话精神，我们最近编辑了这本《广州 深圳 香港 新加坡城建参考资料》。由于受篇幅限制，专辑只精选出部分内容，读者若需要更多的相关资料，可与东莞图书馆参考咨询部联系。由于编辑时间和理论及专业水平有限，不当之处敬请批评指正。

东莞图书馆作为全市文献信息服务中心，围绕我市社会经济发展的实际需要，及时收集和编辑专题资料，是我们一项重要的业务工作。为了使提供的专题资料更有针对性，我们希望与有关单位合作，根据特定的需求选定主题，收集整理相关的资料，为我市和谐社会的建设搞好信息服务，做好信息参谋。

参考咨询部联系电话：22834146 22834166

传 真： 22834128

电子信箱：dglbck@dglib.cn dglbic@hotmail.com

编者

2008年2月

东莞文献专藏

目 录

1. 广州市城建资料	1
中国城市规划广州宣言——以科学规划促和谐发展	1
广州:构建高效和谐的城市规划管理新体系	2
广州、深圳加强以路网为重点的城市基础设施建设的启示	4
广州高等级路网规划打造快速交通	7
广州市交通发展战略规划——广州大都市圈高等级路网体系图	8
广州启动公共交通十大工程	9
广州现代理念打造新型公交站场	11
广州机动车污染防治政策评析	12
广州公交车使用清洁能源不再冒“黑烟”	13
广州市污水污泥处理处置现状分析	14
广州医疗垃圾采用先进方式处理运输过程滴水不漏	16
广州市都市型生态农业建设的战略目标模式与实施方略	17
广州城区河涌水环境整治工程的实践与认识	22
2. 深圳市城建资料	26
深圳市公共交通总体规划	26
深圳公交的换乘系统建模和设计	30
深圳市地下管线的规划建设与管理探讨	34
深圳市构建公共文化服务体系取得初步成效	36
深圳“图书馆之城”建设的成效与发展思考	39
自然生态的道路绿化设计——以深圳市滨海大道景观设计为例	44
深圳市龙岗区示范生态农场生态工程功能配置分析	49
生态城市·生态农业·生态旅游——以深圳西海岸生态农业旅游区规划为例	50
2008 年度深圳市污水污泥处理设施建设白皮书	55
3. 香港特区城建资料	58
香港的城市规划体系与制度(上)	58
香港的城市规划体系与制度(下)	62
香港城市交通的管理模式	68
香港公交的国际经验	70
国外和我国香港治理城市道路交通拥挤堵塞的经验	73
香港:公共设施卫生洁净数量充足	76
香港特区政府对推广液化石油气出租车的政策	79
香港拟投 2 0 0 亿建设污水收集及处理项目	81
科学化的医疗品质管理——香港医疗废物管理的经验	81
香港郊野公园管理及对大陆的启示	84
4. 新加坡城建资料	88
新加坡城市规划建设的启示	88
提高城市规划科学性和可操作性的对策建议——新加坡经验借鉴	92

新加坡一体化公交发展模式的经验探讨.....	98
解决交通拥堵 新加坡疏堵有高招.....	102
新加坡的残疾人公共设施.....	104
新加坡城市公园生态考察报告.....	107
新加坡的都市农业.....	109
新加坡污水治理：综合治污责罚分明.....	112

一、广州市城建参考资料

中国城市规划广州宣言——以科学规划促和谐发展

（2006年9月21日“2006中国城市规划年会”通过）

丙戌金秋，千百名规划师相聚花城广州，共贺中国城市规划学会成立五十周年。回顾历史，中国的城市规划历经坎坷，逐步发展与完善我们取得的成就和经验世界特有我们面临的问题 and 困难亘古未见。

中国城市和城市规划的发展正处在新的历史转折点，我们必须认真面对现实，思考未来，努力开拓前进，走好具有中国特色的城镇化之路。

1 执行国家政策制定适当目标

城乡发展已有完善的国家政策。按照既定方针政策，制定适当发展目标是城市规划的灵魂。

要实事求是地制定城镇化战略，避免城镇盲目膨胀；要集中紧凑地合理利用土地，安排好基础设施建设；积极治理环境污染，改善生态环境推进城市节水和节能，优先发展公共交通。倡导建设优美和谐、反映民族与地方特色的城市景观；创造适宜居住和创业的城市环境我们的目标是：建设健康安全，人人享有的城市。

2 突出综合职能发挥协调作用

有效的规划体系能够引导和调控城市发展的时空秩序，维护公共利益，促进社会公平传承历史文脉，规范市场行为，实现高效和可持续发展。

规划工作要突出整合和综合。摆脱单纯物质环境规划的局限，开展空间、经济、社会、环境等多维度的综合研究，发挥城市规划的综合协调功能。

城市规划须保持一定的“弹性”，对空间土地利用进行强制和引导相结合的管制。适应社会主义市场经济的需要，有效地服务于城市发展和管理。

3 积极参与决策指导开发建设

当前规划决策和开发中错位和越位现象时有发生，要建立民主科学的规划管理决策机制，处理好规划与决策的关系。凡城市发展的重大决策，城市政府及其规划行政主管部门必须在决策内容、决策程序等方面，充分尊重专家和公众的意见。

要加强规划对房地产开发的规制和引导，处理好规划与开发的关系，在开发项目选址、规模标准、配套设施等方面，强化规划的审批管理和监督。

4 针对矛盾问题研究整治预防

发现和解决城市发展中的问题是我们的使命。一切规划构思、目标、方案对策以及措施，必须建立在扎实、科学的调查研究基础上，要重视现场踏勘和社会学调研方法。促进多学科的交叉融贯，特别是人文社会经济学科方面的交叉渗透。

越来越多的城市走过了初创时期，不少城市建成区占规划市区的比重越来越大。在发展新区的同时必须重视旧区的整治，要预见社会新的需求，建立健全公众参与机制，维护社会公平，并对规划实施实行监督。要通过城市设计的方法，建构宜人的城市物质空间和场所，体现以人为本思想和城市的特色。

5 深化规划设计坚持职业道德

城市规划要指导建设全过程。规划设计工作必须深化、细化，从制定战略，到详细设计，方案要深细，措施要具体。

要倡导理论与实践并重。促进理论分析、实证研究和规划实践的结合,增强规划师对于城市发展的综合研究能力,提高规划设计方案的可操作性。

规划师要具备必要的知识面,拓展多学科的知识体系,构建符合时代发展要求的规划教育与人才培养机制,要鼓励高新技术在城市规划中推广与应用。

加强规划师的职业道德教育。勇于维护科学的尊严,勇于维护公共利益,把为人民群众服务放在职业的核心位置。求真情况、讲真道理、做真规划。

五十年过去了,后面五十年,一个创新发展和更加繁荣昌盛的中国正在向我们走来。许多前人从未做过的新规划,新建设有待我们去开拓、完成。我们呼吁,一切参与城乡规划工作的政府管理人员、理论工作者、专业技术人员携起手来,团结奋进,为了发展具有中国特色的城乡规划事业,为了建设社会主义现代化家园而共同奋斗!

(《城市规划》2006年11期)

广州: 构建高效和谐的城市规划管理新体系

蒋万芳 孙翔

改革开放以来,尤其是随着社会主义市场经济体制的建立,原有的城市规划理论体系已不能适应社会经济结构的变化。作为我国改革开放的前沿城市,广州在实践中总结形成了一系列适应城市社会经济发展具体要求的,符合市场经济体制需要的管理制度和架构,开创了广州城市规划管理的新局面。

“三个一”工程的实践——城市规划管理决策支持系统的完善

要保证城市规划的顺利实施,就要找到有效保障规划实施的技术手段。目前,广州已编制了城市规划数百项,已发出了有效行政审批文件几十万件。因此,面对浩繁的资料和信息,利用现代信息技术和档案管理手段,对之进行适当整合,形成清晰统一的管理平台是极为重要的基础性工作。2004年初,广州市规划局提出了建设“三个一”工程的目标:一张图、一个网、一本书,即控制性规划导则“一张图”、统一信息交换平台“一个网”,以及技术标准与准则“一本书”的建设。

“一张图”工程是一种由规划编制成果转换为具有可操作性的规划管理依据的转换过程和机制,它是将图示性很强的城市规划图形文件转变为城市规划管理工作中易于遵循的“界限”,转变为必须执行的技术标准和操作程序。广州市目前的做法是通过编制分区规划及控制性规划导则,将广州市历年来的城市管理信息及已批准的各层次规划整合到“一张图”上,建立起基于规划管理单元的规划管理图则新模式,从而实现面向日常规划管理工作需要的“一张图”管理目标。每个规划管理者都能通过这张图了解到他所受理的规划申请涉及到的全部规划要求。“一张图”工程为我局依法行政和城市法定规划的编制提供了清晰统一的基础性管理平台。

“一个网”统一信息交换平台建设是广州市城市规划局在十多年信息化工作的基础上提出的又一个全面信息整合及共享的大型项目,也是广州市城市规划局这两年在信息化工作方面的重点项目。其目的是整合市局、区分局及局属事业单位现有的数据,通过各部门各单位之间相互联通的城域宽带网络,建立起规划系统范围内统一的信息支撑平台,实现系统内信息共享及协同业务办公。经过近两年的建设,统一信息交换平台项目已正式投入运行,它标志着广州市城市规划系统的信息工作提升到了一个新的水平,从单一的辅助办公向着数据整合和辅助决策的方向迈进。

当然,“一张图”的管理机制和“一个网”的信息平台并不能囊括所有的城市规划管理要求,为了规范城市规划管理,形成符合当前广州地方管理实际要求的统一管理依据系统,广州市规划管理部门适时提出了建立一个统一的城市规划管理技术标准与准则,即“一本书”工程,通过梳理编辑出一套完整的规划管理技术标准与准则,并经过必须的立法程序后成为广州市规划管理部门受理各类规划行政许可申请的法定办理依据,使城市规划和规划管理标准化、规范化和法制化。

目前,“三个一”工程已经为广州城市规划管理提供了高效、完备的技术手段,并将在今后的实践中日益完善。

“三统一”和“联合审批制”的推行——城市规划管理运作机制的理顺

如何加强市区两级城市规划管理部门的协同,理顺两级部门规划管理机制,2006年广州市城市规划局在市区两级城市规划管理部门全面推行“三统一”和“联合审批制”,在城市规划管理机制上进行创新。

所谓“三统一”,是指市区两级规划管理部门“统一办公自动化系统、统一收发案、统一业务用章”,“三统一”将市区两级规划管理部门联网,将全市规划系统业务案件办理统一到一个平台上,规范受理和办理的标准、流程以及期限。“三统一”工作的推行有利于实现市、区两级规划管理部门共享规划管理信息,规范各区规划分局的行政许可行为,加强规划实施监督,提高规划管理效能。

所谓“联合审批制”,是指实行建设项目用地市区两级规划管理部门联合审批制。即对于各行政区划范围内的建设单位或个人提出的建设项目选址、建设用地规划许可以及用地调整等申请,由各区规划管理部门负责初审并提出初步选址或初步审查意见,市规划管理部门根据区规划管理部门初审意见依法进行审批。联合审批制有利于提高建设项目用地审批效率和审批质量,加强监督和管理。有利于明确市、区两级规划管理部门的管理责任和管理权限,建立相互衔接配合,合理分工和规范高效的城市规划管理体系,以充分发挥各区管理工作的积极性和主动性,规划管理更加落到实处。

这两项措施的实施是广州市城市规划局落实“行政许可法”,加强规划集中统一管理,强化依法行政,全面维护规划权威性的重要体现。

加强与各局委办间的互动——城市规划管理协同机制的建立

城市规划从来就是一个开放的系统,从编制到实施始终有赖于社会各个部门的协同运作。当前各政府职能部门就本行业的发展有越来越明晰的规划构想,这些计划或是规划站在本行业发展的角度来看更具科学性和可实施性,因为他们既是本行业规划的制定者,也是规划实施最主要的参与者,例如,国土部门的土地利用规划,电力部门的电力专项规划,市政园林部门的绿地系统规划等等。可以认为,城市规划早已不再是城市规划行政主管部门一家的事情,它应该是政府各职能部门规划或计划的集中与整合,而城市规划行政主管部门应该站在统筹这些规划的角度,在用地层面上的落实,扮演“统领全局”的重要角色。正是基于这一点清楚的认识,广州市城市规划局在规划编制和管理工作中加强与各局委办之间的互动,建立协同运作的机制。

由于历史原因,市国土局和市规划局在管理工作中所采取的土地坐标系统长期不统一,这就给土地划拨和管理带了不便。经与市国土局多次研究,2006年4月1日起广州市规划局正式实行建设用地管理一图双坐标制,即在土地划拨中同时给出广州坐标和国家坐标,该制度的实行有利于规划局“一张图”管理,避免重复拨地测量工作。今后市规划局还将牵头会同市国土局将城市总体规划和土地利用总体规划统一到一张图上,实现“一图双规划”。从而在管理的基础平台上实现了协同统一,保证了规划管理和国土管理的一致性和准确性。

推行“阳光政务”工程——城市规划管理服务理念的提升

城市规划工作的科学性、合理性离不开公众的广泛参与,为配合国家《行政许可法》的

实施,广州市积极推行阳光政务工程,出台《广州市城市规划局依申请公开政府信息施行办法》等一系列规范性文件,并力图从政务公开体系、公开方式、公开内容等各方面加以创新,以提高公众参与的效果,具体体现在:

其一、对作为规划局日常行政管理重要依据之一的分区规划及控制性规划导则成果进行了批前公示和批后公布。分区规划在终审成果完成后通过市规划局公共展示大厅、各区规划分局展示厅、“规划在线”网站及各大媒体进行广泛公示,多渠道收集公众意见,并将合理意见采纳并落实在最终成果中。分区规划及导则成果经审批后,全套成果都在“规划在线”网站上公示,其点击量达到百万次以上,方便市民查询,增强了规划的透明度。

其二、实行重大规划建筑设计方案专家评审制和社会公示制。对如图书馆、观光塔、双塔(西塔)、省博物馆新馆等城市重要规划、建筑设计方案、重大基础设施和重点工程的选址、实施方案等均邀请国内外知名的城市规划及相关领域的专家进行技术性审查和评审。另外,除了认真听取专家意见以外,广州市还将重大规划建筑设计方案通过网站、媒体、实体模型展览等各种形式向社会公众展示,广泛听取公众意见和建议,为规划方案的出台从不同视角献计献策。

(图1、2)

其三、对社会公众密切相关的建筑工程建设采取规划公示制,保障知情权。广州市规划局先后制定了《关于建筑工程实行规划公示的规定》、《广州市建设工程公示牌设置管理办法》等相关规定,一方面要求房地产公司公示《建设工程规划许可证》,另一方面也明确规定规划管理部门在核发《建设工程规划许可证》的同时,在“规划在线”网站上需公示的内容,切实保障群众的知情权,加强社会监督。据统计,2005年,房地产开发项目建设工程规划许可证公示达到174件。(图3)

推行“阳光政务”工程,促使广州城市规划管理工作正在由单向执行的行政决策向双向反馈的公共决策转变,规划编制过程中的公众参与和实施管理中的社会监督正在不断加强,这既是新时期广州城市规划管理的需要,也充分体现了城市规划管理部门执政为民的服务理念。

要打造一流的城市就必需要有一流的城市规划,而一流的城市规划则需要通过有效的规划管理手段加以实施。适应市场经济要求的规划编制、研究、管理部门的建立,以及管理依据、技术手段、服务理念的创新,都将为城市规划管理提供强有力的保障。

(中国建设信息-2007年07期)

广州、深圳加强以路网为重点的城市基础设施建设的启示

邹南昌

《南方都市报》对广州、深圳城市交通基础设施建设方面所作的报道,既有理念,也有工程实例,涵盖了规划、建设、管理多方面内容,令人瞩目和感慨。笔者作为天津同行,关心之余,归纳整理有关资料并谈谈自己的体会。

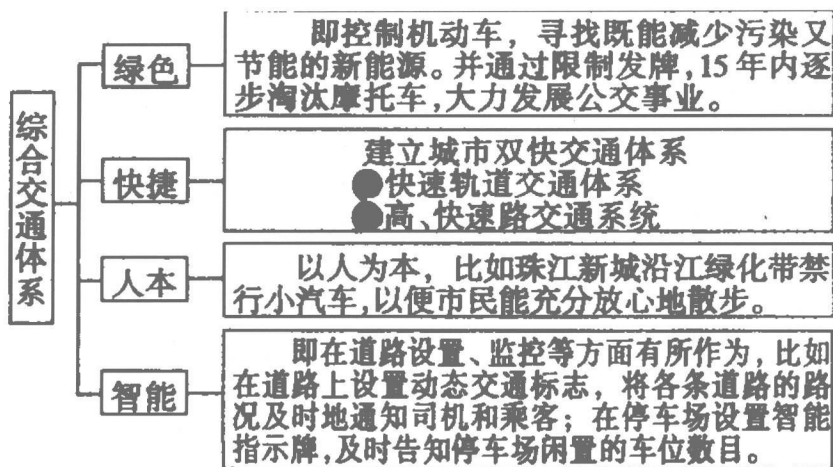
1. 绿色、快捷、人本、智能——广州规划的综合交通体系

在城市化的进程中,城市所有的基础设施建设本质上都是生产力。城市基础设施建设要适当超前,城市交通要与城市发展配套或超前,要和区域交通相结合,要从城市总体规划层面来考虑。

随着高速城市化的到来和我国加入WTO,我国各大城市将再次面临类似20年前的快速

发展,这必然给城市的交通设施规划带来新的压力。因此,一个城市一定要搞好综合交通规划,并还要有滚动性。不仅要搞总体规划,还要做好各种控制性规划。

广州市制定的未来综合交通体系是“绿色、快捷、人本、智能”的综合交通体系。



广州综合交通体系示意图

2. 轨道交通发展速度为世界水平

广州市地铁建设在经过 20 世纪 60 年代、70 年代、80 年代一次次论证之后,1989 年 6 月正式向国家计委申请立项。1993 年 3 月中央正式批准可行性研究报告。1993 年 12 月 28 日地铁一号线破土动工。到 2001 年 12 月 26 日,在距地铁一号线开工建设以后的 8 年中,广州市动工建设了 3 条地铁线,其中地铁 1 号线已于 1999 年 6 月 28 日通车运营。到 2003 年 12 月 28 日,即距地铁 1 号线开工 10 年时,广州市通车运营的地铁线路将超过 40km。在 2003 年后的另一个 10 年里,地铁 3 号线、4 号线、机场快线投入运营的长度将超过 80km。届时,一个覆盖旧城区、新城区和发展区的轨道交通网络将基本建成。广州地铁建设速度令世人称奇。

值得指出的是,广州市地铁建设飞速发展的同时,坚持经济实用的原则。如地铁 3 号线车站装修设计的总原则是安全、适用、经济、美观,并能充分体现方便、舒适、快捷的交通建筑特点和我国南方特色。不用高档装饰材料,不搞豪华装修,也不搞多余的装修,坚持经济实用。

3. 重视静态交通: 停车场建设

广州市停车场问题十分严重,它成了启动汽车消费的“拦路虎”。据统计,目前广州市共有汽车 46 万辆,但市内的停车位仅有 9 万个。当中绝大部分还是利用空置建筑工地“改造”而成。随着城市建设的不断进行,这些临时的停车场将逐步消失。

据专家预测,中国加入 WTO 后,汽车关税逐步下调,汽车消费浪潮将随之高涨。像广州这样的沿海城市,5 年内汽车消费估计将以年 15%~20% 速度递增,届时,停车问题会更雪上加霜。

从经济的角度看,停车场是派生性的公共事业,其发展与否在一定程度上依赖于城市规划的完善和先进程度。对此,广州市的停车问题已引起政府部门的高度重视。为了逐步解决停车场问题,广州市在去年的城市建设资金中,已投资 1 亿多元进行停车场建设。并计划今后每年都要安排专项资金,加大对新建停车场的投入,重点建在商业区、交通枢纽(包括码头、火车站、地铁和机场)、居民区和市区边缘。地下人防设施也将有计划地部分改建成停车场。今年将在市中心区规划建设 20 个停车场。

为了更好地推进停车场建设,在今年召开的市委经济工作会议上,再次明确提出要“推

进立体停车场的建设,以扩大汽车、住房等高档商品的消费”要求。由于立体停车场具有占地面积小、投入少等其它停车场无法比拟的优点,广州市决定把建设立体停车场作为主攻方向,并决定在沿江路搞一批立体停车场样板工程。在寸土寸金的广州市区,停车产业将成为一个朝阳产业。

4. 交通枢纽站建设见行动

深圳市内规模最大的交通枢纽转换中心——福田交通枢纽转换中心已获规划部门批准,计划2002年完成方案的招标设计,下半年破土动工建设,建设期为3~4年。

福田交通枢纽转换中心位于福田汽车站西北侧,紧靠地铁出入口,西连滨海大道,南面将新建香港至皇岗之间的新的进出关口,东面为中心区及商业区,占地面积9万平方米。

建成后的福田交通枢纽中心是集中、长途旅客运输、地铁、公交换乘及商业服务等多功能于一体的深圳最大的立体式交通枢纽中心。所有换乘的乘客均可享受无缝接驳的服务,中心充分体现以人为本的理念,为旅客提供快捷、方便的换乘服务。

按照规划需求,福田交通枢纽中心届时站内将有专线大巴线路15条、公交线路10条、中巴线路20条,并有80个的士候客车位,60个长途发车位及260个社会车辆停车位。运送能力将达到年2500~3000万人次,日均发送旅客7万~8万人次,节假日高峰期可达10万人次。旅客换乘十分便捷。

5. 摒弃“马路经济”,规划马路“亭”、“机”、广告管理

广州市2002年以大都市大文化产业、大商业为理念,彻底摒弃“马路经济”。

亭、书报亭、饮料自动售货机。随着手机、IC电话的普摒弃“马路经济”主要内容是重点规范管理电话及,原来占用人行道设置的便民电话亭将被清除。占用城市道路、人行道、园林绿化带设置的书报亭、自动售货机将被取消,取而代之的是统一规划,将其设置在各种连锁经营店、各类便民店、小商店、酒楼、茶楼、宾馆、超市的书报销售网点。

摒弃“马路经济”还包括规划和工商部门原则上将不再批准在主干道两旁“一区三边”(即商业旅游文化中心区、内环路两边、珠江两边、主干道两边)、高速公路两旁设置户外广告。除特殊任务外,市容环卫部门也不再批准设置楼盘售楼广告、商业庆典彩旗、酒店条幅。同时还将坚决清理违章广告。

6. 反思高架路: 人民路高架桥拆除

广州高架桥的兴建始于1985年动工的小北高架桥,这也是国内城市第一座高架桥。次年大北高架桥动工,紧接着1987年又在市中心区修建人民路高架桥和六二三高架桥。20世纪90年代,广州高架桥建设掀起高潮。现在广州高架桥仅内环路就有26.7公里,总计超过40公里。总之,广州能建高架桥的地方都建起了高架桥。

高架桥效果如何?如建于1978年的人民路高架桥对缓解当时南北走向的交通堵塞就起到了很大的作用。但随着广州市路网建设的完善,自从1994年解放路和镇安路的打通,南北走向交通已基本达到区域平衡状态,这座高架桥已渐渐丧失原有价值。待2002年康王路打通之后,即可完全替代人民路的南北向交通功能。

高架路有什么负面影响?仍以人民路高架桥为例,由于人民路高架桥距两侧建筑物太近,车辆行驶造成的噪声和废气对两侧居民的生活造成很大影响,对城市景观也造成破坏和割裂。

人民路高架桥对具有岭南风韵的长堤景观的负面影响已越来越坏,如同横插在长堤路段的一把刀子。起到很大的割裂作用,还使得这一带原来非常繁华的商业环境濒临没落。

21世纪是城市建设回归人性和自然的世纪。2000年广州市政协第3次会议期间,在论及城市建设问题时,许多专家呼吁广州市区不要再建高架桥,建议尽量用下穿地道,虽然造价高一些,但整个城市会好看得多。

还有专家指出,既然东濠涌高架路黄华路口匝道和人民路高架桥沿江路匝道的拆除已付

诸实施,人民路高架桥的拆除已纳入了政府的视野,那么,其它高架桥拆除也不是没有可能,关键是要看经济条件。

广州、深圳在推进城市化、实现现代化的进程中,加强以交通路网为重点的城市基础设施建设,使目前的城市交通已经开始进入良性循环。经过不断的继续努力,未来的城市交通必定会实现绿色、快捷、人本、智能的规划目标。

《市政设施管理》第1期(总第61期)

广州高等级路网规划打造快速交通

近日,《广州市域高等级路网规划》出台。广州市域将规划形成以中心城区为核心的“四环、十八射”环形放射状高快速路网布局,规划道路长度达1900公里。到2010年,广州市域高等级路网将建成1670公里,占规划路网的88%。其中高速公路网络通车里程达到791公里,快速路网879公里,分别占规划路网的96%和82%。其中,芳村大道将改造为城市快捷道路,改造后沿线将不设红绿灯。

2010年前96%高速路通车

据介绍,至2010年,广州规划新建高速公路20条,城市快速路34条,届时市域高等级路网将建成1670公里,占规划路网的88%,其中高速公路网络通车里程达791公里,快速路网879公里,分别占规划路网的96%和82%。

其中新增高速公路里程355公里。新建广河高速、增莞深高速、东新高速、街东高速、增从高速、广明高速、平南高速、珠三角南二环高速、广深沿江高速(广州段)、北三环高速二三期、南中高速、广珠东高速联络线,增快速路288公里。新建新机场东环路、番禺沙湾干线、南沙万龙干线、广园东快速路四期、黄榄干线二期,改扩建黄埔大道快速化(员村一东二环)、新广从路(黄石路—钟落潭)、广汕路延长(大观路—东二环)。

至珠三角主要城市不超过2小时

高快速路系统的出行时间目标是打造“102012”机动车交通时空圈。即保证广州市域范围的各重要节点进入高快速路网络系统不超过10分钟,由任何一点进入高快速路网络系统不超过20分钟;进入高快速路网络系统后中心城区至广佛都市圈其他地区不超过1小时,至大珠三角任何一个主要城市不超过2小时。

芳村大道将实现全线无红绿灯

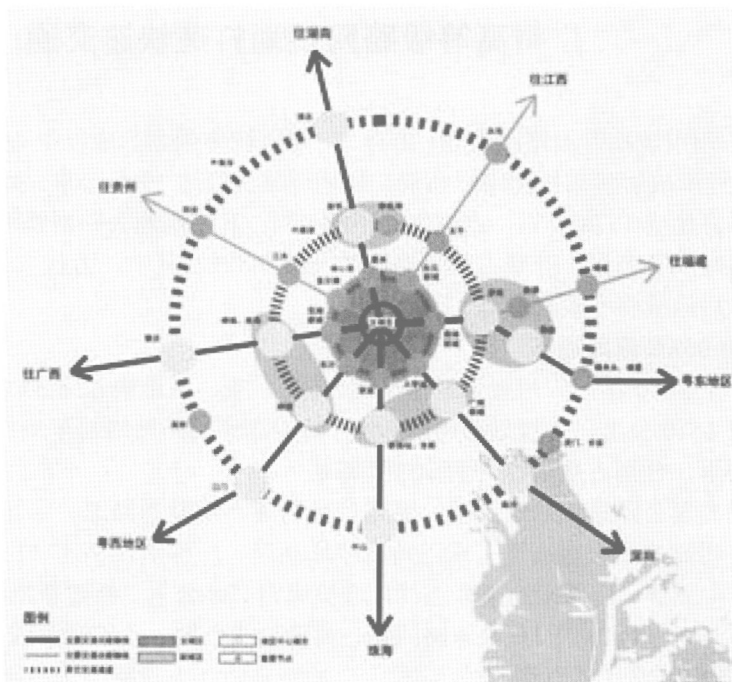
据介绍,市中心主骨架路网的大部分道路已经建成,东风路已具备城市快捷路功能,新活南路、科韵路已建成。据透露,芳村大道未来将进行局部改造,实现全线无红绿灯。而繁忙的广州大道也将改造成为城市快捷路的一部分,但具体的改造方案目前还未确定。规划中的城市快捷路“白云一线”由于拆迁量比较大,目前仍在方案阶段。改造中的东晓南路也将于今年年底建成通车。《广东交通》2006年05期

广州市交通发展战略规划——广州大都市圈高等级路网体系图

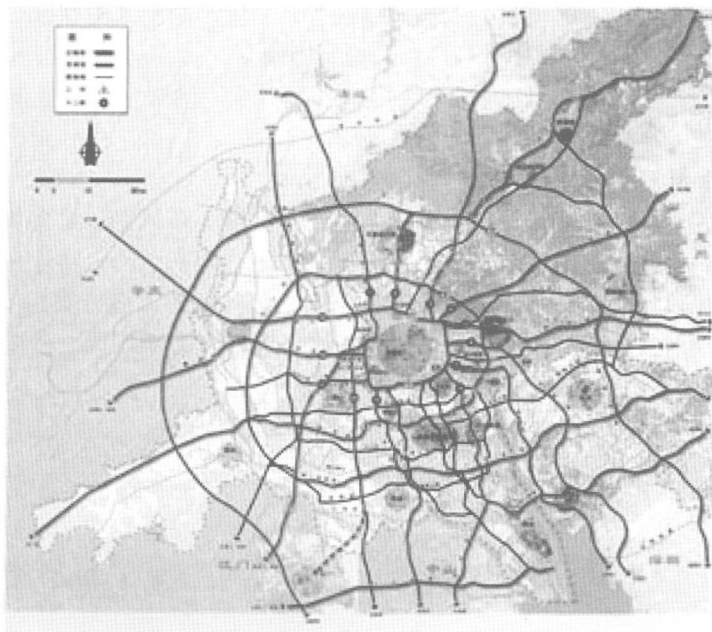
广州大都市圈结构分成三个层次：核心层、内圈层、外圈层。

三环：广州环城高速（东南西环）-华南路三期、珠二环高速-广明高速、珠三环高速-南二环高速；

十三条放射线：广清高速、机场（街北、街东）高速、京珠高速、广河高速、广惠高速、广深高速、广深沿江高速、广珠东线高速、广州至江门快速路、广珠西线高速、广佛高速、广肇高速、广州至四会高速。



广州大都市圈空间结构解析图



广州大都市圈高等级路网体系图

广州启动公共交通十大工程

广州市政府近日举行“公共交通建设与发展”发布会，市交委有关负责人宣布，为了完善市内交通，广州今年将完成停车诱导系统示范工程等公共交通十大重点工程，以解决行车、乘车、停车等方面的困难。

1、广州北部建大型公交枢纽

天平架公交站场改造将于今年7月动工，改造后，该站将成为国内一流的、富有现代化气息的城市标志性建筑物，功能齐全、人车分离、智能信息、生态环保型的现代化市级大型公交枢纽站。该站的改造工程力争在今年11月份完工。

天平架公交站位于广州新中轴线上，处在广州大道北与广汕公路之间，地理位置重要。市交通委将按功能定位清晰，布局合理，信息化、智能化控导，充分利用立体空间实现人车分流，重视环保，增加绿化的原则改造天平架公交站场。天平架公交站在地下层将新建约8000平方米的室内公交站，可容纳20条线路；架空层将设置约3500平方米的下客区，新建高5米、约10000平方米的架空平台，使原室内停车容量从20辆扩至50—60辆。该站将布置5000平方米的城市绿化广场，约占总体面积的四分之一。此外，利用自然开敞通风，构造岭南特色氛围的绿化园林。在环境保护方面，该站还将进行废水就地处理，水资源可循环回用，废气就地处理，采用太阳能技术，减少能耗。此外，该站还将使用LED显示导乘系统、电子监控系统、人车诱导系统、GPS定位系统。

2、商业区新增千余电子卡收费机

市民和外来游客到旅游、商业网点“停车难”的问题最为突出，节假日尤其难找到停车位。今年，广州将在商业区附近一些车流量较少的道路规划一些路边泊位，解决“停车难”的问题。车主只要拿出电子卡，几秒钟就完成交费手续。今年将选取10个路边停车泊位点作为试点，在这些试点，电子收费可能通过“羊城通”完成。

3、白云区村村通公交

为了改善农村道路交通，广州市委、市政府要求全市在2003年实现全部77个镇1206个行政村“村村通水泥路”的目标。为了解决市内公交线路密集问题，并配合大交通的调整，广州市交委将加快“村村通公交”的脚步，在今年内实现白云区“村村通公交”。在该区设立三到四个大型公交枢纽站，通过枢纽站形成辐射线，满足白云区大部分村民的出行，为

白云区物流园的发展打下基础。此外，有关方面还表示，要求白云区每个镇预留3000平方米作为公交站。

4、停车诱导系统亮相商业区

目前广州汽车泊位严重供不应求，广州停车位供需缺口达到了40%。而“广州停车场诱导系统”将为驾车者导航，停车变得轻而易举。该系统将在繁忙路段北京路、上下九等地率先推出，在主要路段设立多个电子显示屏，滚动发布周边停车场的空车位信息。该系统将合理安排停车、减少驾驶员寻找停车泊位的时间消耗等，并且能减少市中心为停车而附加的交通量，降低车辆行驶所引起的尾气排放、噪声等，保护环境。

5、推行新型环保公交候车亭

去年，广州市交通委员会举行了一次向公众进行问卷调查并征集公交候车亭设计方案的活动。在此基础上，委托清华美术学院与北京远见天下顾问有限公司联合组成公共设施设计研究小组，前往美国、日本、韩国进行实地考察，并对广州市的人文及自然景观作深入了解分析，然后根据广州得天独厚的自然条件以及当地的文化特征展开了有针对性的方案设计。这些设计方案将在近期内与市民见面，随后将在全市范围内逐步推行新型公交候车亭和站牌。

新型候车亭的设计突出实用性、环保性和地域性。该设计充分体现对人的关怀,设立休息凳,加宽防雨棚,建站牌、时钟、GPS 自动报站系统、信息栏、盲道等,充分照顾现代人(包括残疾人群)的生活、行车需求;且顺应国际上对公共设施环保化概念,采用环保、节能的材料和能源,部分车站将尝试使用太阳能低压供电系统,是广州市公共设施中率先使用环保电源的项目;又考虑到广州气候条件的优越性和南方自然环境的特点,顶棚透明材料采用半透明、淡海蓝色材质,并辅以加膜、双层等技术手段,加强安全和防晒特性,突出广州市得天独厚的自然环境特色。这种新型候车亭可根据不同地段的要求,有较强的可扩张性和灵活性,可以进行各种形式的组合,可辅以配套的信息岛和电话亭,也可采用配套的座椅和盲道方便行动障碍者,同时可以根据需要附加鲜花架。

6、汽车维修店统一形象标识

在广州各主要道路,汽车、摩托车维修店无证经营、违章占道经营的情况十分严重,为了扭转这种局面,目前广州市计划统一汽车维修企业形象标识,凡是合格的维修店将全部换上规范的门面,门前要求统一颜色,店内要贴一定高度的瓷砖,规定店内地面要清洁、工具要按要求摆放等。

7、羊城通扩大使用范围

经过一年多的努力,“羊城通”公交卡电子收费系统已在广州 16 家公交公司的 305 条线路、6000 多台公交车上投入运营。“羊城通”卡的发行量已突破 140 万张,正逐步覆盖广州市区的轮渡码头、地铁、社会停车场、出租车等交通工具和设施。

按照智能化大交通的设想,“羊城通”在广州不仅要通公交、通轮渡、通地铁,今后还要通出租车、通路边临时停车收费、通停车场停车收费、通路桥隧不停车收费、通汽车加油站的收费,并且要向其他交通消费模式及生活中各种小额消费扩展。今年将重点推广使用“羊城通”,计划在番禺、花都、佛山等地实现乘公车交也能刷“羊城通”。

8、卫星定位调度公交发车

今年 6 月份将建设公交 GPS 系统——公交车辆自动监控及通信指挥系统。目前,该项目已完成技术与邻近城市投标。在 224 路、296 路上实验 GPS 系统的结果,表明该技术已经成熟,下一步将进行推广。该项目将实现自动监控及营运调度,从而能从根本上提高调度指挥系统对运营状况的实时掌握与应变能力。

广州市公交车辆自动监控及通信指挥系统是世界银行贷款的建设项目,该项目将建设一个公交车辆 GPS 车辆调度平台、200 块电子站牌,对广州 1000 辆公交车进行监控调度和对公交信息实时发布,如有关乘车线路、发车时间、车费、其它费用等信息。

9、出租车企业自定品牌方案

今年下半年广州市将投入一批高档次的出租车,并将更换新顶灯。按照广州市交委计划,4 月将对企业资质进行等级评定工作。通过对企业规模、营运车辆数、经营管理、服务质量、市场稽查合格率等指标的量化考核,将企业分为一、二、三类。其中一级企业必须拥有 1000 台以上营运车辆,二级企业营运车辆达到 300 台以上,三级企业达到 100 台以上,四级企业达到 30 台以上。

10、调整公交线网抽疏重叠线路

今年将按照“科学规划,分步实施,动态管理,注重效益”的目标,修订广州公交线网优化调整方案,在现有基础设施条件下,划分线路层次,抽疏中心区重叠线路,填补公交空白,均衡过江桥梁明确线路功能,线路布局,加强与其他交通方式及内外的衔接,初步构成“骨架线路+基本线路+补充线路+特殊线路”组成的公交线网,解决线路重叠严重、高峰期乘车难等突出问题。

改革公交站场管理体制,推进公交资源所有权和经营权分离,为今年顺利实施全市公交站场资源的规划和管理提供物质保障。优化客流密集地区的公交线网,组织调整公交线路124

条,完善“大交通”的公交接驳。实施火车站地区及与地铁2号线沿线合理衔接的公交布局,开行了15条市区至芳村、天河、白云等公路主枢纽旅客货运站的公交线路,提升公交车辆档次。将引导企业新增404辆空调车,报废更新出租汽车611辆,新增中高级客车231台、更新车辆263台。

在城市公交延伸方面,逐步实现全市12个区、县级市公交衔接,即实现市内老八区与其它两市两区(番禺区、花都区、增城市、从化市)城乡公交一体化及与邻近城市(如南海市、佛山市)实现线路衔接。通过线路规划调整,合理布局公交线路及设置公交站点,填补公交空白,将老八区与其它两市两区有效衔接起来,方便市民和乘客在各线路换乘。

加快公交站场规划建设,运用GPS系统、通信系统和计算机,实现结点交通信息化。计划在火车站、客运站等接驳点设置大型综合公交枢纽站,并安装公交系统查询触摸屏;在一般首末站调度室安装城市交通“一卡通”自动监测系统;在中途停靠站安装新型信息化候车亭,让乘客在遮阳避雨中通过信息化候车亭了解该站经行线路的有关信息。《城市公交规划与管理》

广州现代理念打造新型公交站场

广州市目前的公交站场有285个,中途停靠站1288个,总面积65万平方米,但按国家标准,站场面积缺口达51%,其中港湾式停靠站仅88个,不足实际需求的7%。日前,广州市交委组织了一次大型调研,准备对全市公交站场进行大调整未来,广州市将建设近134个公交枢纽站场,其中2万平方米以上的大型枢纽站场15个,中等枢纽站33个,其

它接驳站86个,拟新增站场面积80万平方米。

将来新建和改造的公交站场,将按照“以人为本”的现代理念的公交枢纽站场,统一规划车行通道、人行通道、上落客区、候车区等功能区。长途客运站将使其落客点距离接驳的公交站场拉近,让旅客一下车就立即可换乘公交车,使客运站和公交站的接驳“天衣无缝”。

改造中的天河客运站公交枢纽站场原位于天河客运站出口处的北环高架桥以外,是由东向西客流的重要枢纽站场。原有公交站场由于面积较窄,难以满足需求。特别是天河客运站高峰期日客流量达4万人次以上,使该站场的秩序更加混乱。此次改建计划总用地约6365平方米,将拆除周围商铺,将原公交站场搬到高架桥下,长途客车将由天河客运站东面人口进入,再从西边出口开到公交站场前落客。旅客可直接在此进入公交站场,乘坐12个公交

泊位内的7条公交线路,将真正实现公路客运与城市公交车的无缝式接驳。在公交站内,人行通道、候车点和车辆通道将实现分离,所有公交车辆都由一个人口和一个出口进出,解决了人车混杂的问题。为了解决过路公交线路上落客需要,有关部门将在公交站场的路边设立一个港湾式的公交停靠站。另外,在新公交站场和天河客运站之间,将建设高档次的遮雨通道,乘客可从公交站场由此进入客运站乘车。该通道建设投入上千万元,以红木为柱,两边种上各种花卉,十分美观。该站一旦投入使用,将成为广州市最现代化的公交站场之一。

有交通专家建议,未来广州市应改变过去一个公交站场由多家公交公司经营的情况,把站场经营收归公交站场中心经营,公交企业只负责线路的经营。有关部门对过去站场的产权进行初步估价后,由原公交公司合股,对站场经营利润进行分红,但不参加站场经营。在站场内,应改变过去车道和人行通道及候车区混在一起的状况,实现人车分流和与其他站场的无缝式接驳。将来新站场的建设也可高起点建设,采用一目了然的电子显示屏。广州市公交站场管理还有计划经济的痕迹,一些站场设施长期空置。如果广州市的公交站场经营走向市

场化。走社会化道路，将站场资产盘活，这有很大商机。专家建议，未来站场建设也可走 BTO 的模式，即站场基础设施的建设由政府出规划和标准，而站场的洗车、广告等经营项目由企业运营，等过了规定期限后，站场的建设与运营成熟后，再无偿移交给政府。《公交信息快递》

广州机动车污染防治政策评析

陈潇

广州市于 1997 年 9 月 1 日开始实施《关于强化治理机动车排气污染的通告》，在全市范围内有计划、全面地开始治理机动车排气污染。

一、背景

九十年代后期，广州市机动车迅速增长，据统计，广州市机动车拥有量以平均 16% 的速度增长，1997 年广州市拥有机动车 100 万辆。这些车中绝大多数车，几乎没有安装排气污染治理设备。机动车排气污染已经到了非常严重的程度，以 NO（氮氧化物）为代表的机动车排气污染物负荷比迅速增加，市区空气中氮氧化物和颗粒物两项指标的浓度（年平均值）超过国家二级标准，机动车污染成为广州市空气污染的主要来源。治理机动车污染已成为广州市环境保护的焦点问题。

二、广州市治理“汽车污染防治”基本框架

广州市政府在过去大气污染防治工作的基础上，对机动车排气污染防治采取了一系列措施。其主要目标是：

- ★改善城市环境空气质量状况
- ★通过强制治理，减少机动车污染物的排放量
- ★通过强制检测，强化对机动车排气污染的管理
- ★减少新增车辆的排污
- ★改善城市道路交通环境

广州市政府主要采取了三项措施：第一、发布了《关于强化治理机动车排气污染的通告》等三个通告，并在这个基础上，通过人大颁布了《广州市机动车排气污染防治规定》。第二、成立了广州市治理机动车排气噪声污染工作协调小组，由三位正、副市长，23 个职能部门领导参与，领导广州市机动车污染治理工作。第三、加强监督执法，坚决落实“强制检测”和“强制治理”。

《通告》的主要内容有：在辖区内道路上行驶的机动车排放污染物浓度必须达标；环保、公安交通管理部门加强对排放的废气监督管理，抽查、超标扣证和罚款。超标车辆强制安装净化器，复检合格方准予行驶。生产、经销和安装单位必须确保产品和安装质量，实行质量保证期制度。二级维护以上的车辆凡发动机维修的出厂时必须排放达标。

公共政策是国家（政府）、执政党或政治团体在特定时期为实现一定的社会政治、经济和文化目标所采取的政治行动或所规定的行为准则。包括一系列谋略、行政法令、措施、司法裁定和立法条例等决定。广州市治理机动车污染的系列政策就是公共政策。这些政策是政府为改善城市环境，提升城市管理水平，构造良好投资环境而采取的行动，包括了一系列的政策、法规和管理规定；它具有明确的目标，有明确的控制对象，涉及到广州市所辖七千平方公里范围，对周边城市亦产生影响，其影响不仅仅在当时，而且还包括了未来。

对广州市机动车污染防治政策的评析可以从效益、效率、公平性和回应性这几个方面来



00013110018747

进行衡量。根据公共政策

方案能否实现所期望的行动效果,

即目标。而效率则是为产生特定水平的效益所要付出的努力的数量,通常认为以最低的成本

本实现最大的效益的政策是最有效率的。一项公共政策的效果与努力在社会的不同群体中被分配,政策的公平性表现在效果或努力被公平或公正地分配。公共政策满足特定群体的需要、偏好或价值观的程度就构成力量公共政策的回应性。

客观地看,广州市实施机动车排气污染防治政策初步达到了预期的目标。1997 年汽车总量有 100 万辆,2001 年达到 140 万辆;1997 年市区空气中氮氧化物的年平均值超过国家二级标准近一倍半,最大浓度超标九倍,颗粒物超过国家二级标准,2001 年氮氧化物和颗粒物的年平均值全部达到国家二级标准。2000 年 8 月 15 日后在广州市范围内销售的机动车全部都达到《轻型汽车污染物排放标准》的要求,并列入《新车排放合格车型目录》。

政策执行的效率是比较高。通过近五年左右的时间实现了环境空气中主要污染指标达到国家二级标准。造成这种高效率的原因是多方面的。一方面是政府通过市场化的方法,利用社会资金,在较少投入的情况下,在全市范围内有效地开展了机动车排气污染治理工作,起到了削减机动车污染物排放量的作用。另一方面加强了城市基础设施建设,改善了交通环境;加强了科学管理,过境车辆绕城而行;实行机动车路桥费年票制,均衡了交通流量;拉开了城市的空间布局,分散了车流等等。

在广州,拥有汽车的人仍然是少数,不进行机动车污染控制,少数人几乎是无偿的使用属于整个城市的环境空气资源,少数人产生的污染由全社会来共同的负担,少数人并没有由他们消费产生的污染而承担责任,造成了资源分配和使用的不公平。实施机动车污染防治政策,政府强制要求车主安装排气净化器以减少污染,使城市环境空气质量得以改善,体现了“污染者付费”的原则,既满足了少数人享受更多物质消费的需求,又保护了公共资源,使全社会受益。

政府在推行机动车污染防治政策时,十分注意加强宣传工作,加强与社会各界的沟通和联络,赢得了广泛的支持。保证了政策全面、有序、高效地实施。

综上所述,广州市机动车污染防治政策在出台的各个阶段多做了比较充分的工作,因而这项政策的实施是成功的。

广州公交车使用清洁能源不再冒“黑烟”

目前,广州有 6400 台公交车、16000 台出租车在使用 LPG(英文液化石油气 Liquefied Petroleum Gas 的缩写,是石油和天然气在适当的压力下形成的混合物)清洁能源,困扰政府和广大市民的公交车“冒黑烟”现象得到治理。

广州交通委员会副主任刘卫日前在北京举行的“推广清洁能源 打造绿色公交”座谈会上对记者介绍说,广州市交通委员会已在 80%的公交车、100%的出租车上使用 LPG 清洁能源,在夏天近 40 摄氏度的高温和冬天 1 摄氏度的低温下均保持了安全营运。

刘卫介绍说,自 1999 年国家大力发展燃气汽车以来,广州市在选择清洁燃料时,综合考虑了供应气源、技术和气候等多方面的因素,最后决定采用具有良好环保性、动力性、技术性和经济性的 LPG 清洁能源。目前,广州市 LPG 公交车排放 CO(一氧化碳)接近“0”。另外,在缓解广州市原油供应紧张方面,LPG 公交、出租车可替代燃油共 47.1 万吨,占到广州市年燃油消耗量 250 万吨的 18.84%,对燃油的使用减少了约五分之一。

据了解,燃气汽车开始出现于 19 世纪初,迄今已有超过 1000 万辆的燃气汽车(LPG、