

《深圳市中心区城市设计与建筑设计 1996-2002》系列丛书
Urban Planning and Architectural Design for Shenzhen
Central District 1996-2002

3

深圳市中心区城市设计及 地下空间综合规划国际咨询

International Planning Consultation for Urban Design
and Underground Space in Shenzhen Central District

丛书主编单位：深圳市规划与国土资源局

Editing Group: Shenzhen Planning and Land Resource Bureau

中国建筑工业出版社

China Architecture & Building Press

图书在版编目(CIP)数据

深圳市中心区城市设计及地下空间综合规划国际咨询 /
深圳市规划与国土资源局主编. —北京: 中国建筑工业出版社, 2002

(深圳市中心区城市设计与建筑设计系列丛书)

ISBN 7-112-04948-2

I. 深... II. 深... III. ①城市规划—设计方案—深圳市
②城市空间—空间规划—设计方案—深圳市
IV. TU984.265.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 004983 号

责任编辑: 李东禧 唐旭

整体设计: 冯彝诤

《深圳市中心区城市设计与建筑设计 1996—2002》系列丛书

Urban Planning and Architectural Design for Shenzhen Central District 1996-2002

深圳市中心区城市设计及地下空间综合规划国际咨询

International Planning Consultation for Urban Design and Underground Space in Shenzhen Central District

丛书主编单位: 深圳市规划与国土资源局

Editing Group: Shenzhen Planning and Land Resource Bureau

中国建筑工业出版社出版、发行(北京西郊百万庄)

新华书店经销

北京广厦京港图文有限公司设计制作

深圳利丰雅高印刷有限公司印刷

*

开本: 889 × 1194 毫米 1/16 印张: 11³/₄ 字数: 414 千字

2002 年 12 月第一版 2002 年 12 月第一次印刷

定价: 118.00 元

ISBN 7-112-04948-2

TU · 4410(10451)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

本社网址: <http://www.china-abp.com.cn>

网上书店: <http://www.china-building.com.cn>

《深圳市中心区城市设计与建筑设计1996-2002》系列丛书

Urban Planning and Architectural Design for Shenzhen Central District 1996-2002

**深圳市中心区城市设计及地
下空间综合规划国际咨询**

International Planning Consultation for Urban Design and
Underground Space in Shenzhen Central District

丛书主编单位：深圳市规划与国土资源局

Editing Group: Shenzhen Planning and Land Resource Bureau

中国 建筑 工业 出版 社
China Architecture & Building Press

《深圳市中心区城市设计与建筑设计 1996—2002》系列丛书 编委会

顾问：吴良镛 周干峙

主任：陈玉堂 刘佳胜

委员：（按姓氏笔画排序）

于培亭 王 芃 许 权 许重光 朱振辉 李加林 陈一新
郁万钧 罗 蒙 郭仁忠 赵崇仁 赵鹏林 黄 珽 熊松长

主编：王 芃

副主编：陈一新

执行编辑：黄伟文

编辑人员：陈一新 黄伟文 李 明 朱闻博 郭永明 戴松涛

本册主编：陈一新 戴松涛

Editorial Board of

Urban Planning and Architectural Design for Shenzhen Central District 1996-2002

Counselor: Wu Liangyong Zhou Ganshi

Chairmen: Chen Yutang Liu Jiasheng

Committee Members: (in order of Chinese surname strokes)

Yu Peiting Wang Peng Xu Quan Xu Chongguang

Zhu Zhenhui Li Jialin Chen Yixin Yu Wanjun Luo Meng Guo Renzhong

Zhao Chongren Zhao Penglin Huang Ting Xiong Songchang

Chief Editor: Wang Peng

Vice-chief Editor: Chen Yixin

Executive Editor: Huang Weiwen

Editor: Chen Yixin Huang Weiwen Li Ming Zhu Wenbo Guo Yongming Dai Songtao

Volume Editor: Chen Yixin Dai Songtao

《深圳市中心区城市设计及地下空间综合规划国际咨询》是1999年举行的在1996年中心区核心地段城市设计优选方案、1997年黑川纪章中轴线公共空间系统规划设计、1998年SOM设计公司的两个街坊城市设计等规划成果基础上，就中心区交通规划的系统改进、地下空间开发策略研究、城市空间形体的整体协调这三大课题进行的城市设计国际咨询，是对中心区已有规划成果的全面整合和系统优化。在为中心区开发建设全面展开创造规划条件的同时，优选方案系统的城市设计概念和超乎想像的创造力，也给中心区建设带来了挑战。

“International Planning Consultation for Urban Design and Underground Space in Shenzhen Central District”

Based on the 1996 Lee-Timchula's winning urban plan for the Central District, the 1997 Kisho Kurokawa scheme for the public space system along the central axis, and SOM's 1998 two-block urban design, this international consultation emphasized three areas: traffic planning, underground space development, and overall urban space. It integrates and optimizes the existing Central District urban plan. At the same time, the systematic urban design concepts and incomparable creativity in the Optimall Design challenge the Central District construction.



本册内容在深圳市中心区城市规划设计体系及历程中的示意
System and Evolution of the ShenZhen Central District Planning

目 录

一、深圳市中心区城市设计及地下空间综合规划方案国际咨询文件	7
二、国际咨询方案	10
1号方案——株式会社日本设计	10
2号方案——德国欧博迈亚工程设计咨询有限公司	46
3号方案——美国 SOM 设计公司	80
三、国际咨询评议意见	105
四、优选方案修改	106
(一)修改意见	106
(二)修改主要成果	108
五、附录	162
六、后记	181
丛书编辑后记	182
丛书简介	184

CONTENTS

1. Program of the International Consultation on the Integrated Planning of Urban Design and Underground Development of Shenzhen Central District ...	7
2. The schemes of the International Consultationn	10
Scheme 1: Nihon Sekkei, Japan	10
Scheme 2: Obermeyer Planning & Consulting Co, Ltd, Germany	46
Scheme 3: Skidmore, Owings & Merrill LLP, United States	80
3. The Comments of the Jury	105
4. Improvements on the Selected Scheme	106
a. Opinions for Improvement	106
b. Scheme of Improvement	108
5. Appendix	162
6. Postscript	181
Editor's postscript	182
An outline of the Series	184

一、深圳市中心区城市设计及地下空间综合规划方案国际咨询文件

第一部分 咨询任务书

一、项目概述

毗邻香港的深圳市因其独特的地理位置和政治经济地位，将成为中国华南地区重要的区域性经济中心城市。深圳城市建设经过近二十年的努力，在规模、质量和效率上都达到了一定水平，深圳市中心区是深圳未来的商务中心和行政、文化中心。中心区经过十几年的规划设计，市政工程建设，现已进入大规模开发建设阶段。

深圳市中心区(以下简称中心区)位于深圳市城市地理中心，总占地面积607hm²。其中：南片区233hm²，是城市商务中心(CBD)；北片区180hm²，是行政、文化中心；莲花山公园194hm²，是开放性城市公园。中心区规划总建筑面积750万m²，规划就业人口26万人，居住人口7.7万人。

自1990年以来，在众多国际和国内著名专家和设计机构的参与下，中心区的城市设计、建筑设计，以及许多重要项目的设计正在不断深化完善。其中，已经完成的规划项目及建筑设计有：中心区核心区城市设计及市民中心建筑设计(由美国李名仪/廷丘勒建筑师事务所设计)；中轴线公共空间系统城市设计(由日本黑川纪章建筑都市设计事务所设计)；文化中心的音乐厅和图书馆(由日本矶崎新建筑师事务所设计)；中心区22、23—1街区城市设计(由美国SOM设计公司设计)；购物公园设计(加拿大B+H建筑师事务所)。

目前中心区正在开发建设的项目主要有：市民中心、音乐厅、图书馆、电视中心、少年宫和中国国际高新技术成果交易会展馆、购物公园等项公共建筑，由中外房地产商开发的住宅、商业和办公楼。深圳地铁的一期工程水晶岛试验站也已开挖动工，全部工程将在今年内动工，预计2003年全线开通。更多的建设项目正在紧张地进行着建设前的准备工作。可以说，中心区是目前世界上最大的建筑工地之一。

在中心区全面开发建设过程中，为了能更好地指导未来的中心区城市建设，我们决定将中心区的地下空间和尚未进行城市设计的街区作一次全面的综合的城市设计国际咨询，以确保中心区完整的城市设

计和协调的城市景观，将中心区建设成未来深圳国际性、现代化、立体化的城市中心。

二、咨询范围

整个中心区607hm²用地都属于咨询范围。

三、咨询目标

斟酌和完善中心区现有的规划设计；对中心区交通规划、地下空间开发利用、城市设计进行综合研究，提出系统的完整的中心区城市设计。

四、咨询的任务及要求

(一)对1997年编制的《深圳市中心区的交通规划》作出评估，提出优化的交通规划方案及交通对策

1. 对中心区现有的土地利用、交通规划作出评估，并提出建设性的修改调整意见，对中心区交通路网(主要指支路)进行详细规划设计。

[注：本次咨询中建议考虑结合地铁金田(换乘)站，在33—6地块中增加设置大型公共汽车枢纽站一个，占地面积约6000至8000m²]

2. 按照公共交通、地铁、汽车及步行等多种交通出行方式在中心区的合理比例、接驳方式，提出执行策略和交通对策。

3. 提出步行系统不同的组织方式及其比较分析，推荐在中心区最佳的步行系统形式，并进行步行系统的规划设计。对地下、地面、过街天桥等多层面人行系统进行定位和详细设计。

(二)对中心区的地下空间开发策略及综合利用进行比较研究与规划

1. 介绍国际上几种典型的(尤其是结合地铁成功的)地下空间开发利用策略及其实例，进行经济比较分析。

2. 提出在中心区的地下空间开发策略。

3. 提出中心区的地下空间综合利用规划设计。

(三)完善整个中心区的城市设计

1. 中心区北片区要求进一步完善市民中心周边用地的城市设计，侧重于建筑群体的组合及整体的城市景观效果，重点解决各周边建筑与市民中心的形体关系，创

造以市民中心为核心的整体协调的建筑群体形象。

2. 中心区南片区要求深化CBD区的城市形态设计与环境设计，探讨国际上大城市CBD的发展趋势，提出CBD的开发策略、形象特征及相应的城市设计。

3. 对以水晶岛(地块33—3)为核心的南广场(33—4)和市民广场(33—2)组成的水晶岛核心区(以下简称水晶岛核心区)的交通组织、商业活动以及观光休闲等功能进行开发策略分析并作出综合的城市设计方案。其中：市民广场的设计方案已确定，南广场的规划方案也已产生。现在政府正准备将南广场进行商业开发，已有公司提出初步的开发设想；水晶岛仅有概念设计，政府计划在中心区初具规模时再进行水晶岛核心区开发建设。

五、咨询成果要求

(一)文本

1. 总体构思说明
2. 对《深圳市中心区交通规划》的评估报告书
3. 对中心区交通修改调整意见
4. 中心区交通优化方案
5. 中心区交通详细交通设计
6. 实施公交、地铁、汽车及步行等多种交通合理出行比例的交通执行策略和交通对策
7. 步行系统规划设计
8. 国际上几种典型的地下空间开发策略比较研究报告
9. 中心区地下空间开发策略与研究
10. 中心区地下空间综合利用规划设计
11. 中心区综合城市设计指引
12. 中心区北片区城市设计说明
13. 中心区南片区城市设计说明
14. 水晶岛核心区综合城市设计
15. 造价预测及技术经济指标

(二)图纸

1. 总平面图1:2500
2. 交通组织系统图
3. 交通优化设计方案
4. 详细交通规划设计图
5. 步行空间及开放空间系统规划设计
6. 地下空间规划设计图1:2500
7. 地下空间专项规划图

8. 地下空间剖面及轴测图
 9. 地上空间剖面及轴测图
 10. 城市设计分析图(若干张)
 11. 城市设计整体形象效果图(若干张)
 12. 其他图纸及表现形式不限
- (三)模型两个 1:2500

1. 总体城市设计模型
2. 地下空间规划剖面模型

六、时间要求

咨询设计时间:1999年5月至8月,共三个月,具体详见咨询须知。

七、其他

1. 咨询成果的文字以中英文表达,以中文为准;
2. 成果装订成册,A3版面一式20套;
3. 度量单位按公制标准;
4. 提供所有成果的电脑磁盘一份,电子数据格式为 Auto CAD R14、Illustrator 7.0 以上;
5. 成果汇报要求以 Power Point 幻灯方式进行演示。

第二部分 咨询须知

一、咨询委托方

本次国际咨询的委托方是深圳市规划国土局

二、咨询公司(受托方)

1. 德国 OBERMEYER 设计公司
2. 美国 SOM 设计公司
3. 株式会社日本设计

三、咨询阶段内容和时间安排

第一阶段:方案咨询

1. 1999年5月10日委托方向咨询方发送《咨询文件》,进行技术交底和协调,咨询公司送达设计资质文件,咨询人员组成,讨论咨询要求,进行现场踏勘。

2. 1999年5月11日对咨询公司提出的有关该项目的问题进行解答。

3. 1999年8月18日完成咨询成果。

4. 咨询成果的送达时间另行通知(1999年7月30日前书面传真通知),咨询公司负责将成果送至深圳市规划国土局指定的咨询评审会场,并派代表在评审会上介绍方案。

第二阶段:深化城市设计

由深圳市规划国土局确定深化方案设

计任务书,由获得优选方案的公司完成深化设计。

四、咨询组织工作

所有咨询组织、联系工作由深圳市规划国土局中心区办负责。

联系地址:中国深圳市振兴路3号 建艺大厦519室

邮政编码:518031

电话(TEL):86—755—3788085、3785303、3788227

传真(FAX):86—755—3788227

E-mail:szcenter @ public.szptt.net.cn

联系人:陈一新、黄伟文

五、咨询方案评审

1. 咨询方案将提交给由相关专业专家组成的评审委员会评审,选出优选方案一个。

2. 由深圳市规划国土局及有关部门专业人员组成技术审查小组,对咨询方案进行审查并将审查结果提交评审委员会。

六、优选方案评审原则

1. 咨询成果是否包括了《咨询文件》规定提交的所有技术文件,成果与规定的技术说明和图纸要求是否一致

2. 咨询方案的设计构思的独创性

3. 开发策略的现实可行性

4. 交通策略及交通规划设计的可实施性

5. 中心区整体空间形态及环境效果

6. 咨询方案的技术经济性

7. 咨询方案对中心区开发建设实际指导意义

七、咨询注意事项

1. 根据工作需要,如果有必要对咨询基础资料进行局部调整或补充说明,委托方必须在1999年6月10日前将盖章的资料书面传真给受托方,受托方应在设计中予以考虑。

2. 以下文件不会发给咨询公司:

(1)地质勘察报告

(2)国家和地方颁布的有关城市规划、建筑设计等规范

以上文件咨询公司认为需要的自行解决。

3. 市政工程须知

(1)中心区已竣工的城市道路红线内均已铺设给水、雨水、污水、电力、电讯、燃

气等市政管线。

(2)民田路和福华路下已铺设高压电缆隧道,具体尺寸详见附件。

(3)地下公共设施设置应以不破坏市政管线为原则,如确有需要改线应提出解决措施。

4. 咨询公司应确保向委托方提交的设计人员始终参与方案的编制工作。

5. 咨询公司只能报送一个方案。

6. 如果出现下列情况,将导致咨询公司的方案无权参与优选方案的评审,并且咨询委托方将不予支付咨询费:

(1)未经授权,擅自涂改或更改《咨询文件》内容。

(2)咨询成果逾期送达。

(3)咨询成果内容不全,或未按规定份数提供。

(4)咨询成果未按《咨询文件》要求制作。

7. 评审结果通知

委托方将在咨询评审会结束后15个工作日内,向各咨询公司发出咨询评审结果通知。

七、咨询费用

第一阶段,被邀请的咨询公司按时提交咨询方案成果,经审查符合设计深度要求,我局支付咨询费壹拾伍万美元(即US\$150 000),包括中国境内税收,由咨询公司负责支付。

第二阶段,获优选方案的公司根据专家评审修改意见及该项目的详细设计任务书完成深化设计,最终成果通过审批后再获设计费壹拾伍万美元(即US\$150 000),包括中国境内税收,由咨询公司负责支付。

八、其他

1. 咨询成果版权归委托方所有。

(1)委托方有权毫无保留地自由利用咨询公司提供的成果。

(2)深圳市还可以对咨询公司所提交的方案组织展览并可出版发行。

(3)在指明咨询的主题和委托方的情况下,咨询公司也可以出版发行这些文件。

2. 争议与仲裁

有关咨询的争议,适用中国法律,受中国法律管辖,诉讼、仲裁地为中国。

第三部分 咨询基础 资料

1.《深圳市中心区法定图则》一套1999年(送审稿,尚未获最终审批),包括:

- (1)规划研究报告
- (2)技术文件
- (3)法定图则
- (4)图表

(5)中心区道路网平面图电脑磁盘一套(3张)

2.《深圳市中心区交通规划》1997年(在本次咨询中有待调整方案和深化设计)

3.《深圳市中心区测绘地形图》1998年

4.《深圳市市政工程设计》1993年~1998年

5.《深圳市中心区城市设计国际咨询优

选方案》1996年(其中中轴线公共空间系统设计以黑川纪章1998年设计的方案为准)

6.《深圳市中心区中轴线公共空间系统详细规划设计》1998年(规划设计已定稿,其中中轴线一期工程建筑方案已定稿)

7.《深圳市中心区实施项目设计资料汇编(一)》1999年(正式定稿的实施方案,不得修改调整)

8.《深圳市中心区实施项目设计资料汇编(二)》1999年,其中:深圳地铁工程一期工程益田站、金田站、水晶岛站三个地铁站主体设计已确定,出入口及风亭可以调整;岗厦站、文化中心地铁站主体设计已确定,但埋深有待调整,出入口及风亭可以调整,其他为正式定稿的实施方案,不得修改调整。

9.《深圳市市民中心初步设计》(已定稿)

10.《深圳市市民中心中央公园景观设计修订报告》

11.《深圳市中心区市政厅南广场(即市民广场)及水晶岛规划概念设计》1998年(水晶岛为概念设计,未定稿)

12.《深圳市民广场正式初步设计》1999年(方案已定稿)

13.《深圳市中心区社区购物公园》1998年(正式方案已定稿)

14.《中心区岗厦村河园地区综合改造规划》1999年(在研究过程中,未定稿。其中现状资料确实,其他资料仅供参考)

注:如果上述资料中局部内容有重复时,请按编制的时间顺序以最新资料为准。

深圳市规划国土局
1999年5月

二、国际咨询方案

1 号方案 —— 株式会社日本设计

1 总体构思说明

1.1 “深圳市中心区”位置

深圳市自经济特区成立以来，随着经济的迅速发展，与此相适应地不断进行大规模的街区环境整治，使之在短短20年间一跃成为现代化的城市。

来自全国各地，具有高水平文化教育水准的人材，将来必然希望深圳市能够成为与大城市相适应的经济文化中心。

深圳市政府以可持续发展为目标，提出把深圳市建设成为现代化的国际性城市。因此，位于深圳市中心部的“中心区”的建设将是实现这一目标的关键。

1.2 对现有《深圳市中心区总体规划》的评价和课题

根据现在的深圳市中心区总体规划(1999年的法定规划)、城市基础设施规划、土地利用规划、地下铁规划等，被确定为城市框架规划，因此需要进行多方面的评价。

在这里进一步对本次规划作如下的考虑。

1.2.1 步行·汽车交通量进一步增加的可能性

随着经济的不断发展，流入深圳市的年青劳动力迅速增加，现在深圳市人口已超过380万人，将来人口预计将会达到400万~1000万。“中心区”内的就业人口和居住人口虽然能够按规划基本得到控制，但是将来对已配备的商业设施和文化设施，从地区外来的利用人口可能会超过预计的人口。

为此，中心区的步行·汽车交通量将来有可能超过预计值。并且随着经济的不断发展，汽车的拥有率也将不断增加，“中心区”城市核心区汽车交通的过度集中，将使交通堵塞等问题趋于明显化。

1.2.2 城市环境问题和可持续发展的观点

随着城市活动的活跃化和汽车交通量

的增大，大气污染和“热岛现象”有可能更趋严重。尤其，在高温多湿的深圳，不断增加的建筑物和地下空间的空调散热将使气温逐渐升高。因此，通过提高空调热交换器的效率，不仅可能增加绿地以及

水面来抑制气温的上升，还可以带来良好的视觉效果。我们建议从城市环境问题和可持续发展的观点来看，在规划中应该充分利用自然风等的可再生自然能源。

1.2.3 创造小规模(人体尺寸)的有魅

项目	评价	课题
城市交通 框架	· 重视汽车交通畅通的整治，规划适当的有等级的道路网	· 避免由于将来人口的增加，城市机能的过度集中，引起深圳市中心区汽车交通过度集中的问题 · 从城市环境角度出发，应该导入使用方便的公共交通系统(随着地铁的建设导入方便程度高的巴士汽车站和巴士系统)
街区构成 以及区域	· 对南北方向区域进行明显划分 · 办公设施区域，在大规模办公楼布置区内，形成适当的大街区 · 住宅街区布置在四角，并且用途规划适度混合，使之白天与晚间人口达到平衡	· 通过小规模(人可感受到)空间的设计，创造富有生活气息城市小区 · 进一步加强各住宅区间的网格连接系统
步行者动 线规划	· 步行动线有被干线道路分割的倾向	· 地下空间的合理导入 · 舒适的步行空间网 · 无障碍设施的配备
能源规则	· 对城市基础设施进行有规划的建设	· 区域供冷系统等的导入 · 太阳能、风能等的自然能源的利用
城市景观 框架、景观 设计	· 以宽阔道路为基础，创造有中国特色的宏大的景观框架 · 以莲花山山顶为起点，确定明确的中心轴 · 构筑有条不紊的城市轴线和网格 · 以水晶岛和市民广场为中心，拓展有生气的环境景观	· 充分考虑气候、风上，创造出有深圳特色景观 · 创造出表现中心区独特风格特征的景观 · 能够感受自然的景观设计

力的空间

在城市规划中，城市框架和面临宽阔道路的街区虽然是很重要的，但是区内的小道和热闹的市场也是城市魅力之一。我们认为通过在适当宽度的道路两侧排列多种商店，在面临广场的地方设咖啡店等，使街道赋有生活气息，诱导创造出一个小规模(人体尺寸)空间是非常必要的。

深圳市中心区的地位：

- 是正在发展的深圳经济活动的据点。
- 是深圳市民的文化活动的据点。
- 是现代的国际都市深圳的象征。

深圳市中心区总体评价：

· 拥有由宽阔道路和明显轴线所构成的雄伟景观的骨骼。

· 实现汽车交通的圆滑处理，由道路网格构成明确的城市轴线。

- 适应大规模办公的大规模街区。
- 明确的南北区域区分。

有必要添加的新视点：

· 防止城市核心区汽车交通的过度集中。

· 随着城市活动的活跃化和汽车交通量的增大，必须考虑地球环境，抑制大气污染和二氧化碳的增大等。

· 确保在高温多湿，多雨的气候之下，建设舒适安全的步行者动线空间。

· 无障碍设计。

· 诱导创造舒适小规模(人体尺寸)空间。

· 诱导创造能感受大自然的空间。

重视公共交通系统的可管理性和高便利性的交通计划，交通政策；

以舒适的地下空间规划及结合地上与2层平台的行人空间的总体网络来对应地铁的导入；

根据深圳的气候和风土，表现出中心区特色的同时，创出舒适行人空间的综合景观设计。

2 对《深圳市中心区交通规划》的评估报告书(详见表格)

3 对中心区交通的修改调整意见

3.1 交通规划的基本思路

重视《深圳市中心区交通规划》，对交通规划提出如下的基本思路。

3.1.1 为防止中心区汽车交通过度集中的弊端，减少对城市环境的负荷，对于交通系统应重视交通控制以及方便公共交

2.1 评估条件

项目	规划方针 (前提条件)	规划内容	评估和意见
中心地区面积	413hm ²		<input type="checkbox"/> 不变更
开发规模	中心区开发总建筑面积控制在750万m ² 以内	总建筑面积约750万m ² 其中非居住约550万m ²	<input type="checkbox"/> 不变更
就业人口		约26万人 其中南片区约20万人	<input type="checkbox"/> 不变更
居住人口		约7.7万人	<input type="checkbox"/> 不变更
高峰时交通量	中心区高峰时间通常在傍晚，高峰率为12%~15%，占就业量的80%。	约20万人次/小时 其中南片区约16万人次/小时	<input type="checkbox"/> 不变更
高峰时交通工具利用率		轨道交通30%、6万人/小时 公共汽车30%、6万人/小时 非公共车辆25%、5万人/小时 内部及步行15%、3万人/小时	<input type="checkbox"/> 道路和公交车系统大致已经饱和，但是地铁稍有一些余量

2.2 交通规划的基本策略

项目	规划方针 (前提条件)	评估和意见
交通规划的基本策略	1)建立高效的、与小汽车交通有竞争力的、多层次高容量的公共交通系统 2)建设具有高容量、连续性的综合道路系统 3)政策及营运管理上的配合。交通设施的必要供应，并不能保证交通的畅通，必须政策及管理上交通需求秩序，营运管理的配合，才能使中心区道路交通具有良好的交通状态	<input type="checkbox"/> 尊重原规划的基本考虑方法 <input type="checkbox"/> 虽以公共交通为中心，但是也必须考虑以下两方面因素： 1)防止中心区汽车交通过分集中的弊端 2)减少对城市环境的负荷

2.3 各项交通工具的评估

2.3.1 地铁

项目	规划方针 (前提条件)	规划内容	评估和意见
规划原则	<ul style="list-style-type: none"> 提供必要的容量, 满足高峰时间进出中心区的客运需求 使用地铁能便捷到达 CBD 的主要目的地 距中心区站点 400m 范围, 尤其 200m 范围以商务开发为主, 提高密度, 站点位置尽可能地设在 CBD 区的重心 完善直通的地下通道和与汽车站的连接, 提高从地铁站前往各街区的便利性 		<input type="checkbox"/> 基本不变更 <input type="checkbox"/> 地铁作为公共交通系统核心的大容量运输工具是很重要的 <input type="checkbox"/> CBD 区商务设施的就业人数为 20 万人, 为避免早晨高峰, 地铁是不可缺少的 <input type="checkbox"/> 不变更
地铁线路	<ul style="list-style-type: none"> 1 号线(东西方向) 沿福华路, 东西方向贯穿 CBD 区域 4 号线(南北方向) 沿中央绿带东侧, 南北方向贯穿中心区 		
地铁站	<ul style="list-style-type: none"> 1 号线 益田路、金田路、彩田路设 3 个站 4 号线 红荔路、水晶岛、金田路设 3 个站 	与交叉点相连接的各街区设置出入口	<input type="checkbox"/> 基本不变更 <input type="checkbox"/> 考虑到与地下空间利用的关系, 建议适当改善地铁隧道的形态
换车站	<ul style="list-style-type: none"> 金田路站为 1 号线和 4 号线的立体换乘车站 		<input type="checkbox"/> 金田路站不仅是地铁的换车站, 而且需要考虑周围的行人交通系统, 并探讨汽车站和公共地下停车场等的合理连接

2.3.2 道路网

项目	规划方针 (前提条件)	规划内容	评估和意见
主干路路网	<ul style="list-style-type: none"> 主干路的基本配置不变更 	<ul style="list-style-type: none"> 深南路、新洲路、红荔路为快速路区间 红荔路—新洲路、红荔路—彩田路为半互通立交 深南路—金田路、深南路—益田路的交叉口设全互通式立交 	<input type="checkbox"/> 基本不变更
南区及 CBD 支路道路网	<ul style="list-style-type: none"> CBD 支路网密度应在 $8.0\text{km}/\text{km}^2$ 以上, 以使支线路具有高的分散能力 考虑土地利用 (尤其是居住区的开发) 和道路网 (循环功能) 的平衡 	<ul style="list-style-type: none"> 规划定位支路和非定位支路 强化 CBD、金田路、益田路周围的支路 西北地区为商务区, 规划出入性高的支路网 东区根据土地利用的配置, 重要的是设置南北方向的支路 	<input type="checkbox"/> 西北地区的支路网规划成袋状。这是为了消除穿越原住宅区交通而采取的方法。由于该区域为商业街区, 因此应该在考虑开发状况的同时, 又需要考虑强化其出入能力
道路网方案比较	<ul style="list-style-type: none"> 李名仪方案、改进方案 1、改进方案 2, 对这三个道路网方案分别进行交通模拟, 确定高峰时的交通量 	原方案(李名仪方案)所有道路可以双向通行 改进方案 1: 原方案增加支路, 在金田路、益田路两侧办公区实施单向交通, 提高分流功能 改进方案 2: 在改进方案 1 的基础上, 民田路、12 号路也实施单向交通	<input type="checkbox"/> 交通模拟的结果, 主要干线基本上饱和 → 不能与交通需要相对应、不够合理 <input type="checkbox"/> 方案外部道路饱和, 但是内部道路饱和度比原方案低 → 1997 年规划推荐方案。我们认为没有重大问题 <input type="checkbox"/> 比改进方案 1 提高了路网车速 → 与 1997 年规划相比, 变更部分较大, 需要根据今后路、12 号路也实施单向交通的开发状况来判断, 但实施单向交通是不可行的 <input type="checkbox"/> 根据交通模拟结果, 在南区西北部、22 街区向北交通的饱和度超过 1.00。相反, 向南交通及周围道路有余量。因此提议此区间实施单向交通, 确保交通畅通

* 交通模拟的高方案: 傍晚高峰时中心区交通量为 1.90 万辆、东西穿越交通量为 1.5 万辆。

2.3.3 自行车交通路网

项目	规划方针 (前提条件)	规划内容	评估和意见
自行车道	<ul style="list-style-type: none"> 考虑减少自行车数量的政策 人行道上, 考虑到行人与自行车共存 	<ul style="list-style-type: none"> 滨川路、新洲路、彩田路已经设置自行车道 其他的主、次干道设有宽度为4~5m的行人与自行车可以共存的人行道 宽度为50m的干道不设横穿人行道, 规划穿越干道的行人和自行车线路 	<input type="checkbox"/> 中心区没有看到完整的自行车网 <input type="checkbox"/> 干线道路确保4m以上的人行道, 虽然可以保证行人与自行车共存, 但是在交通量高的地区有必要考虑采用行人与自行车分离的系统
自行车专用设施	<ul style="list-style-type: none"> 中心区商务地区的开发可以不提供自行车专用的交通设施 居住区在开发阶段决定是否提供时, 原则上可以不考虑提供专用设施 		<input type="checkbox"/> 商务区, 应该以不利用自行车作为通勤目的为原则 <input type="checkbox"/> 但是, 在考虑环境和节能问题时, 自行车作为短距离移动工具是有用的 <input type="checkbox"/> 提议灵活运用出租自行车等方法, 既可以保证减少自行车数量的原则, 又可以提供便利 <input type="checkbox"/> 由于居住区规划为4个区, 所以要考虑学校、图书馆、医院、区域公共设施等的相互联系, 以确保自行车不需要迂回就能通过的路线 <input type="checkbox"/> 其中, 应该确保横穿干道所必需的自行车专用设备

2.3.4 停车场

项目	规划方针 (前提条件)	规划内容	评估和意见																
规划原则	<ul style="list-style-type: none"> 尽可能满足所必须的生产、活动的需要, 另一方面要控制发生的交通总量, 避免道路堵塞 		<input type="checkbox"/> 对各设施适当配设停车场的同时, 对于作为补充的公共停车场, 通过政策上给予合理安排 <input type="checkbox"/> 建议开发初期, 在中心区不集中配置停车场, 根据城市的发展和实际情况进行配备, 必要时还可以考虑在周围地区集中配置																
停车场的需求和公共停车场	<ul style="list-style-type: none"> 高峰时的汽车交通量, 约为1.6~1.7万辆 中心区非居住用停车需求, 约为3万辆 公共停车场占全体的15%~20% 	停车场规模 非居住: 2.9万辆 居住: 1.4万辆 公共: 0.6万辆 在中心区中轴线、社区公园内建设地下停车场, 为CBD的大部分区域服务(约6550辆, 占非居住的22.8%)	<input type="checkbox"/> 在地下停车场等考虑与人行道、地铁站、汽车站的合理连接																
根据配建停车场指标确定停车位	<ul style="list-style-type: none"> 根据建筑物的用途, 设定停车场建设指标 	<ul style="list-style-type: none"> 高、中级宾馆: 0.5辆/100m² 政府机关: 3.0辆/100m² 商业大楼: 0.5辆/100m² 贸易, 金融, 合资企业办公楼: 0.5~0.7辆/100m² 一般办公楼: 0.5~0.7辆/100m² 住宅: 0.5~0.7辆/100m² 根据以上指标, 中心区建设停车数为车位 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: center;">南区</td> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: center;">北区</td> </tr> <tr> <td>住宅:</td> <td style="text-align: center;">7 216 辆</td> <td></td> <td style="text-align: center;">7 018 辆</td> </tr> <tr> <td>非住宅:</td> <td style="text-align: center;">19 894 辆</td> <td></td> <td style="text-align: center;">8 863 辆</td> </tr> <tr> <td>合计:</td> <td style="text-align: center;">27 110 辆</td> <td></td> <td style="text-align: center;">15 881 辆</td> </tr> </table>		南区		北区	住宅:	7 216 辆		7 018 辆	非住宅:	19 894 辆		8 863 辆	合计:	27 110 辆		15 881 辆	<input type="checkbox"/> 在规划中, 已经对深圳市指标和国外指标进行了比较, 是比较合理的指标
	南区		北区																
住宅:	7 216 辆		7 018 辆																
非住宅:	19 894 辆		8 863 辆																
合计:	27 110 辆		15 881 辆																

2.3.5 巴士交通

项目	规划方针 (前提条件)	规划内容	评估和意见
巴士交通原则	<ul style="list-style-type: none"> · 突出 CBD 便利性 · 在中心区内设置公共巴士, 公共巴士需求量为 6 万人 · 对具体的线路, 车站, 中心区的连接线路和换乘车站进行重点规划, 作为交通连接系统的组成部分起着重要的作用 		<input type="checkbox"/> 基本上不变更, 但要进一步考虑与地铁良好连接的巴士车站以及易懂且间隔时间短的巴士线路网的配备 <input type="checkbox"/> 由于便利的巴士交通系统和地铁, 提高了公共交通系统的综合便利性和路网车速
巴士线路	<ul style="list-style-type: none"> · 出入中心区的巴士线路, 需要规划 20~25 条 	服务线路规划为: ①内部公共循环线路 ②出入中心区的线路 ③通过线路 · 巴士线路网密度约为 8km/km ²	<input type="checkbox"/> 将巴士利用范围设定为以巴士站为中心的周围 300m 的范围, 在原规划中已完全能够覆盖整个中心区, 同时对巴士网也作了详细设定 <input type="checkbox"/> 但是出入中心区的巴士已伸展到支路上, 造成了过度服务现象 <input type="checkbox"/> 对居住、业务、文化设施等为目的而利用巴士的人, 应考虑其便利性和易懂性, 提供合理的服务

2.3.6 步行交通系统

项目	规划方针 (前提条件)	规划内容	评估和意见
行人交通系统的原则	<ul style="list-style-type: none"> · 为了提高行人的安全性, 对主要交通节点上, 需要设置行人设施 · 行人网按与主要建筑物, 地铁站, 汽车站等出入口连接进行规划 · 无论是立体还是平面应确保其连续性 · 考虑城市舒适和城市环境的协调 · 根据行人流量及行人交通系统的原则, 有必要规划 二层行人系统 	(CBD 区出入流量) · 益田路站: 2.8 万人次/小时 · 金田路站: 2.2 万人次/小时 · 彩田路站: 0.6 万人次/小时 南区公共巴士交通 4.8 万人次/小时 中心枢纽站 3.0 万人次/小时(两处)	<input type="checkbox"/> 基本不变更 <input type="checkbox"/> 但是, 应考虑设置和地下空间圆滑连接, 舒适的行人空间
二层·地下步行系统	<ul style="list-style-type: none"> · 基本上采用李名仪方案 	<ul style="list-style-type: none"> · 在金田路、益田路设置两条南北方向带顶篷的二层步行通廊 · 东西方向设置四条通廊。贯穿建筑物内部, 连接到 CBD 东西两端 · 根据水晶岛周围地下商业区的开发, 相应地从北侧的市民广场到南侧地铁 1 号线, 设置连接南北的地下行人设施 	<input type="checkbox"/> 地下通道建设成本、维护管理成本(空调等)比例较高 <input type="checkbox"/> 虽然基本上形成了地上及二层步行网, 但是在行人交通量较大的商务区, 考虑行人交通的方便性, 应形成和地铁站联合的有效的地下行人空间
竖向连接		<ul style="list-style-type: none"> · 二层和地面间的连接, 在穿越主要道路人行道的两侧设置行人踏步设施 · 二层间的相互连接, 主要通过 二层通廊与地下连续自动扶梯等多样形式的方法相连接 · 鼓励开发商在建筑内部设置连续的接驳设施, 在建筑屋内部形成竖向人流循环 	<input type="checkbox"/> 对于竖向连接, 虽然基本不变更, 但是为了保证地铁站和巴士汽车站等的圆滑连接, 可以考虑充分利用半地下广场所带来的舒适的空间等规划方法

通的设施。

· 将运输量大的地铁作为基本的交通工具。

· 配备与地铁良好连接的中心枢纽站。

· 配备易懂并且间隔时间短的巴士路网(包含中心区主要的商业设施、文化设施和覆盖住宅区的小型循环巴士等)。

3.1.2 在地上、地下、平台区形成安全、舒适、方便的步行网。

· 考虑CBD区就业人口的分布, 配备距地铁车站近的对主要街区出入方便的地下步行空间, 并且配备与此连接的二层步行平台网。

· 重视地上步行动线的舒适性。

· 重视在中心区四个住宅区相互间的连接。

3.1.3 应避免对交通设施过大的公共投资, 为适应将来的交通需求和运输系统的变化, 交通系统应具有相应的柔软性。

· 应对初期在中心区建设大型地下停车场等过大的公共投资项目进行慎重探讨研究。

· 对于地区内的交通, 当前应考虑投资少就能建成的巴士交通等。

· 考虑能源变换等大变化的可能性。作为将来的可能性, 预先考虑电气汽车、电动自行车等的轻型个人交通工具的运用。

3.2 各项交通手段的修改调整意见

3.2.1 地铁规划

· 作为公共交通的骨干系统的地铁, 通过提高其便利性, 可以促进地铁利用率的增加, 以达到进一步增加运行线路数, 提高地铁服务水平的效果。

· 为了提高公共交通的分担率, 重要的是要加强交通节点的便利性。为此, 要提高地铁站和巴士站的良好连接, 以及换乘其他交通工具的便利性。

3.2.2 道路网规划

· 为了避免中心区内部分线路上的汽车交通过度集中的弊端, 设定道路等级制度。

· 为确保巴士等公共交通的顺序运行, 提高利用率, 应保证其相应的道路交通。

3.2.3 自行车道路网规划

· 对于自行车作为中心区的出入交通工具, 虽然不予考虑, 但是从环境角度考虑, 作为中心区内的辅助性移动工具, 应确保其动线。

· 作为连接四个住宅区的动线, 需要确保自行车的通道。

· 根据需要, 在中心区内导入自行车出

租系统。

3.2.4 停车场规划

· 各设施的停车场, 根据需要量适当配置。

· 公共停车场, 作为其补充进行规划设置。初期建议在中心区不集中配置, 与城市发展和实际相结合进行合理配备, 必要时还可以考虑布置在周边区域。

3.2.5 巴士交通系统规划

· 建议采用中心区和深圳市东西方向连接的城市间的, 和具有地区内服务性质的两个巴士循环系统。

· 地区内巴士服务范围(步行利用范围), 按能够覆盖全地区进行规划。

· 从中央部的巴士站, 主要为循环巴士运行, 巴士站的服务圈设为300m。尽量避免在支路设置巴士站的过度服务, 提高巴士的利用效率。

3.2.6 步行者交通系统规划

· 整顿与CBD区域主要地铁站连接的地下步行空间和连接地下步行空间平台等。根据气候、季节等状况选择路径, 形成在穿越干道时不需等待, 安全、舒适、便利的步行网。

· 三个平面(地上、地下、平台)通过在视觉上易懂的动线连接, 形成明快的步行网络系统。

· 引进适于轮椅的自动扶梯、电梯、低平台式巴士等, 对所有交通设施引入无障碍设计概念。

4 中心区交通优化方案

4.1 地铁系统的提案

地铁系统对应的最大运输能力为每条线路64 000人/h(单向)。按1997年交通规划, 乘客最多的益田路站为28 000人/h, 因此中心的地铁余量很充分。

因此, 根据将来的交通需求, 提出提高地铁与巴士换乘的便利性和车站设施的舒适性等, 强化以地铁为中心的公共交通服务的方案。

4.2 道路网改善方案

〈道路网方案的基本方针〉

为避免中心区部分线路汽车过度集中, 设定道路等级制度。确保巴士交通的便利性, 提高利用率, 应有其相应的道路交通。

4.3 巴士交通系统方案

4.3.1 巴士利用区域的验证

普通巴士利用区域, 距以巴士站为中心的周围300m的范围。根据1997年规划的中心区巴士系统, 此区域覆盖了全部中

