

深圳 2000-2001 年度线路开设及调整计划制定思路简介

黄 敏 胡春雷

1998年3月,由深圳市运输局会同深圳大学、兰邦市场调查公司、公交集团等开展的深圳市公共交通线路开设计划民意调查,为当时深圳公交服务的改进、公交政策的修订、公交市场的有序和规范、专家决策的可靠性打下了坚实的基础。1998年后,深圳公交步入了快速、规范、稳步、健康发展的重要时期,公交在服务水平、服务层次、车辆档次、规划的科学性、管理水平等诸多方面均已走在全国前列。

为进一步科学规划深圳公交线网,1999年底,深圳市运输局通过公开招标方式遴选深圳大学作为“深圳市2000-2001年度公交线路计划”的研究单位。深圳大学课题组以《深圳市公交总体规划》为总揽,历时7个月,调查了60个住宅区,收集了3600多条有关公交方面的信息及市人大、政协的议案提案,并对火车站中小巴营运情况进行了专项调查。通过对采集的数据资料进行录入处理、分析,课题组科学规划了包括跨区间线路、区间内线路与屋村巴士在内的32条公交线路。为使这项关系到市计民生的公交新线开设计划更符合实际需要,在方案正式确定之前,运输局及各公交企业秉承重视民意调查的工作思路,于8月15-21日期间大规模举办了“公交服务咨询周”活动,充分了解社情民意,务求方案更加完美。

“深圳2000-2001年度公交线路开设及调整计划”课题开展的一些主要思路和规划结果如下:

一、线路设计原则

线路设计总原则:承诺可达、力争直达、合理中转、高效运行。

1、满足新近出现的需求区域,主要包括新建的城区,新修通的主干道路沿线,新建的大中型住宅区。

2、完善公交网布局,主要包括:市区两级中心区之间的沟通,市区两级中心区与主要出入境口岸及铁路车站之间的沟通,长途客运汽车站与主要居住区之间的沟通。

3、普通公交线路与屋村巴士线路结合,分别服务于相对成熟地段的旅客出行和处于成长地段的旅客出行。

4、原则上以二线口岸作为特区内与特区外线路的换乘地。

5、服务于南山中心区以西地区跨入福田中心区以东地区的旅客出行,线路按“哑铃模式”构建。

6、服务于南山中心区至福田中心区地段的旅客出行线路,按“主干道(深南大道)+微循环”模式构建。

7、跨越滨海大道的线路设计成精品线路,跨越北环大道、滨河大道线路设计成快速线路。

8、原有线路与新开线路的衔接,原则上在原有线路基础上,用新线填补空白,对老线实施接驳。原线路较稠密地区尽量少开或不开新线,只保持和完善原有线路功能;

9、充分考虑道路通过能力,尽量避开

车流强度较大的道路；

10、车流量较大并有成熟线路配套的区域，如罗湖区、布吉关、南头关、火车站等，公交线路的开通要慎重，尽量少开或不开；

11、必需考虑地铁施工因素，对开挖片区或地段绕行或免开线路；

12、在跨区间线路中，主要考虑各区大小组团以循环线路与干线快线衔接的形式开设新线路；

13、107 和 205 国道及其最主要干行线（1-2 条）开设在运价、质量上与外地长途客运线路有较强竞争力的中巴线路。本市的需求由本市的交通服务来满足，主要是指占领深圳境内特区外的前进路、新城大道、107、205 国道沿线的客运市场，可投放部分中小巴。

二、线路设计思路

线路设计总思路：开发西部、铺设新网、填补空白、合理接驳、开辟快线、创建精品。

1、对成熟组团和住宅区开设常规公交，如西北部住宅片区松坪山、龙辉、龙都、桃源村等热点开设 G5、G7 等线路，并保持原有屋村巴士不变；

2、对正在开发、较为偏远的且客流分布较为分散的住宅区、场站条件不太成熟的片区，新开设屋村巴士线路，以解决这部分地区居民出行的热点、难点、盲点问题，如留仙村、锦隆花园片区、月亮湾花园等开设 R1-R10 屋村巴士线路；

3、形成以公交总站、换乘方便的区域为中心的屋村巴士接驳基地，极大地方便了住宅区居民上下班乘车及换乘的需求；

4、支持高新技术园区发展，如 N8 是连接科技园区与市内的公交线路，开通园内循环与快速干道对接，形成“0”字型辐射线路，实现园区与市内公交网的有效衔接；

5、支持明斯克航母世界等旅游项目的发展，开通 G12 线路，同时兼顾北部居民；

6、支持盐田新区发展、完善新区公交，形成区内循环、跨区连接的公交线路；

7、完善南北公交服务，如开通 G3、G8、N2 线路，与 N3、N4 线路搭配，形成南北辐射的公交格局；

8、因地制宜、走向灵活，开设若干条呈几何形状的公交线路，以提高公交覆盖率、载客率及换乘效率。①设计“8”型如 N5 线路实现侨城新路、莲花西路、深南路的有效连接；②设计双“0”型循环线路，实现双环对接，解决南山片区尤其是偏僻地区类似于港湾大道等乘公交车难的问题，如 N6、N7；③设计“0”型双向循环线路，两条线路在一个环上呈正反时针双向循环，如 N3、N4，解决市中心区内部及周边群众出行；

9、跟进城市道路的改造和建设，进一步完善公交覆盖，优化市内公交的布局，如 N1 线路，分别解决彩虹桥东西通行、洪湖西路及人民公园路南北通行问题；

10、实施快速公交战略，开辟精品快速线路，如 G10、G12。

三、公交线路开设计划成果

基于上述思路，加上调查数据的统计分析，深课题组得出如下线路开设计划结果：

完善网络布局类

（一）跨区间线路

经验推介

表 1

序号	起迄点	途径道路或区域	线路长度 km	营运速度 km/h	发车间隔 min	配车台数 (台)	设计思路	备注
G1	皇岗口岸 - 坂田 (石化城)	皇岗路、梅观高速、梅林关、	25	20	10	15	①支持特区外工业基地发展; ②接通一、二线关。	
G2	皇岗口岸 - 石岩镇	石岩公路、白芒关、西丽镇、龙珠大道、侨城北路、农林路、深南路、皇岗路	27	20	10	16	西北与南部连通	
G3	皇岗口岸 - 东湖客运站	滨河路、红岭路、泥岗路、布心路	13	15	5	20	①连通口岸与客运站; ②增强南北公交出行力度。	
G4	皇岗村 - 留仙村	福民路、新洲路、莲花路、香梅路、侨城北路、龙珠大道、沙河西路	25	20	10	15	①解决新住宅区出行问题; ②解决西北部热点难点问题。	
G5	赤湾 (松湖) - 松坪山	港湾大道、工业大道、南水路、东港路、后海大道、滨海大道、沙河西路	20	20	5	24	①解决港口与大住宅区的通行问题; ②填补新建沙河西路的公交空白。	

G6	坂田 - 蛇口港	布龙公路、梅观高速、彩田路、北环路、梅林一村、北环路、龙珠大道、沙河路、深南路、南油路、工业大道	30	30	5	25	①解决新住宅区与科技园、南油、蛇口等地通行问题；②解决西部与二线关及港口的连通问题。	
G7	松坪山 - 华强北立交	沙河西路、龙辉花园、龙珠大道、桃源村、深云立交、侨城北路、莲花西路、香梅路、深南路、上海宾馆、华强立交	25	20	6	25	①西北部与市区连通；②补充侨城北、莲花西路公交空白；③与深南路实行接驳。	
G8	东角头 - 水径	后海大道、滨海大道、福强路、新洲路、红荔路、华富路、笋岗路、红岭路、彩虹桥、水贝、沙湾关外（水径）	40	20	5	50	①连接特区西南与东北角 ②也与 G13、G14 环线接驳 ③也可考虑入水贝总站。	
G9	月亮湾 - 西丽镇	月亮湾大道、桃园路、南油路、深南大道、沙河西路	20	15	5	30	解决西部及南山区南北通行问题	
G10	蛇口 - 建设路总站	工业大道、南油大道、桂庙路、滨海大道（设锦隆花园站）、滨河大道、新洲路、深南路、嘉宾路、建设路	35	25	3	50	①快速运送蛇口及南山至火车站乘客；②兼顾锦隆花园片区居民实施公铁联运。	可由原 204 快线调整而得

经验推介

G11	(南头总站) 前海火车站 - 世界之窗	桂庙路、滨海大道、科技园南北区、深南路、世界之窗	15	30	3	20	①连通西部与中心区; ②同时可进入市区	
G12	明斯克航母 - 松坪山	罗沙公路、东快干线、北环大道、梅华路、北环大道、龙珠大道、沙河西路	50	30	10	20	①连通旅游点与客运站、大住宅区, 强化西部公交; ②连通盐田新区与北部居民区。	北部快线
G13	龙岗 - 蛇口港 (赤湾)	龙岗、横岗、机荷高速、梅观高速、梅林关、皇岗路、深南大道、南油大道、工业大道、蛇口港 (赤湾总站)	70	25	15	20	①连通龙岗、南山两大组团; ②增强龙岗向特区的穿透力。	
G14	龙岗 - 盐田港	平湖、沙湾、东湖、爱国路、罗沙公路、沙头角、盐田港	30	25	15	10	①连通龙岗、盐田两大组团; ②增强龙岗向盐田新区的穿透力。	
G15	中山园总站 - 紫薇阁	途经中山园路、深南大道、香梅路、莲花路、景田路	19	20	10	20	解决西北公交空白区域居民出行问题	

注: 1、营运速度按照调查结果、参考以往惯例, 可设置为四个档次: 15 公里/小时、20 公里/小时、40 公里/小时、60 公里/小时。

2、发车间隔基本上是: 区间内的线路为 3 分钟; 跨区间的线路为 5 分钟; 中长途的线路为 8—10 分钟; 长途线路为 15—20 分钟。

3、配车台数可根据前三个指标推算而得。

(二) 区间内线路

表 2

序号	起迄点	途径道路或区域	线路长度 km	营运速度 km/h	发车间隔 min	配车台数 (台)	设计思路	备注
N1	国都高尔夫-水贝总站	新洲路、滨河路、宝安路、嘉宾路、建设路、人民公园路、洪湖西路、泥岗路、布心路、翠竹路	8	15	3	22	①利用新线路开设公交，弥补公交空白；②连通福田新住宅区与罗湖区的公交。	
N2	梅林联检站-下沙总站	皇岗北、彩田路、福民路、福强路、下沙	15	15	5	24	①解决该线路临近居民出行难问题；②解决大住宅区购物问题。	
N3	皇岗村—皇岗村	福民路、彩田路、笋岗路、皇岗路、北环路、凯丰路、梅林路、新洲路、福民路	30	15	5	25	①逆时针环，解决中心区周边区域居民流动②主干线实施接驳	可采用中小巴
N4	皇岗村—皇岗村	福民路、新洲路、梅林路、凯丰路、北环路、皇岗路、笋岗路、彩田路、福民路	30	15	5	25	顺时针环线，设计思路同上	可采用中小巴

经验推介

N5	农科中心— 农科中心(侨城“∞”环线)	农科中心、深南路、侨城东路、侨城北路、侨城西路、深南路、侨城东路、侨城北路、莲花西路、香蜜湖路	16	20	5	20	呈“∞”字型循环 ①解决侨城新建道路公交问题； ②可实施与深南路接驳。	可采用中小巴营运
N6	南头总站— 南头总站(南头环线)	南头联检站、深南路、南油大道、后海大道、东滨路、内环路、前海路、南头联检站	16	15	5	25	①呈环状接通南头新开线路；②方便前海火车站、后海路居民区出行。	可采用中小巴营运
N7	松湖—松湖 (南山环线)	松湖、工业大道、南水路、东港路、后海大道、东滨路、内环路、月亮湾大道、妈湾路、赤湾路、松湖	30	20	8	25	①与“N6”号线路接驳；②形成以大南山为中心的环线，可解决赤湾、月亮湾、妈湾等地居民的出行问题。	可采用中小巴营运
N8	科技园南北区— 高科技展馆	科技园区内、深南路	20	30	10	10	①支持高新技术产业的发展；②解决公交空白区域问题。	

二、屋村巴士：龙辉花园、松坪山、桃源村各有 2 条线路至市区，每条线路配 5 台大巴。

表 3

序号	起迄点	途径道路或区域	配车台数(台)	设计思路
R1	南头关—宝安区岭下花园	107 国道	2	西乡片区 3 个住宅区居民进入特区。
R2	南头总站—月亮湾花园	月亮湾大道	4	①有 2300 多户居民，解决去关外上下班居民需求；②与市区线路接驳的需求。
R3	布吉关外—半岛花园	深惠公路、布吉关	3	解决关外大住宅区高峰期出入市区问题。
R4	布吉关外—龙珠花园	深惠公路、布吉关	3	解决关外大住宅区高峰期出入市区问题。3、4 线均为从布吉关进入，有居民 3000 户以上。
R5	福田路—锦隆花园	滨海大道	5	主要解决锦隆花园等五个住宅区居民到市内上下班出行问题。此片区域约有 2500 多户居民。
R6	福田路—宝雅花园	深南路	2	紧靠南头关的特区外居民区，可至福田汽车站接驳。
R7	福田路、华富路—滢水山庄、万科四季花城	梅观高速、梅林关、皇岗路	4	从梅林关进入市区，在深南路实施接驳。
R8	中海怡翠山庄—布吉关外	布龙公路、深惠公路	3	解决关外大住宅区高峰期出入市区问题。5、6 线均为从清水河小关进入市区，有居民近 3000 户。
R9	留仙村—福田路	龙珠大道、侨城新路	3	解决在建大住宅区出行问题。
R10	留仙村—世界之窗	沙河西路、深南大道	3	同上。

此次规划的 33 条线路能够基本解决深圳一些新建成住宅区的公交问题，已经通过有关验收评审。今后，深圳市运输局将继续坚持“重大行政决策=专家行为+行政行为”的科学决策思想，高起点规划、市标准建设、高效能管理深圳的公共交通体系。

(作者单位：深圳市运输局交通处)