

---

洋浦经济开发区综合交通专项规划  
(2012-2030 年)  
文本

洋浦规划建设土地局

广州市城市规划勘测设计研究院

2015.12

## 目 录

第一章	总则	1
第二章	交通发展趋势	3
第三章	交通发展战略	4
第四章	区域交通系统衔接规划	6
第五章	城市道路网规划	12
第六章	公共客运系统规划	14
第七章	步行和自行车交通系统规划	17
第八章	静态交通系统规划	19
第九章	货运交通系统规划	21
第十章	交通管理与交通信息化	23
第十一章	近期建设规划	23
第十二章	规划实施与管理	25
附表一	规划客运枢纽情况一览表	27
附表二	规划主要道路信息一览表	28
附表三	规划公交站场情况一览表	29
附表四	规划小汽车公共停车场一览表	30
附表五	建筑物停车配建指标建议表	31
附表六	规划货运站场情况一览表	32
附表七	近期主要实施项目一览表	33

## 第一章 总则

**第一条 编制目的。**为统筹安排洋浦经济开发区（以下简称洋浦）各项交通建设事业，促进交通与社会经济、土地利用的协调发展，根据《中华人民共和国城乡规划法》和《城市综合交通体系规划编制办法》等有关规定，编制本规划。

**第二条 地位与适用范围。**城市综合交通规划应纳入城市总体规划，作为城市总体规划的重要组成部分。是政府实施城市综合交通体系建设，调控交通资源，倡导绿色交通，统筹城市交通各子系统关系，支撑城市经济与社会发展的战略性专项规划，是编制城市交通设施单项规划、客货运系统组织规划、近期交通规划、局部地区交通改善规划等专业规划的依据。凡在规划区范围内进行的各项交通设施建设活动，均应参照执行本规划。

### 第三条 规划范围

（一）核心研究范围。与《洋浦总体规划（2012-2030）》（以下简称《总规》）保持一致，规划面积约120平方公里。

（二）扩展研究范围。儋州市域，作为区域重大交通基础设施的衔接和协调范围。

**第四条 规划期限。**近期至2017年，远期至2030年。

### 第五条 指导思想和规划思路

（一）指导思想。“跳出洋浦看洋浦，跳出交通看交通”，即要从区域

的角度统筹考虑洋浦各项交通系统的发展；从城市发展和土地利用等交通问题产生的源头着手改善交通矛盾。

(二) 规划思路。综合交通的总体规划思路是：“树立方向、突出重点、强化落实”。“树立发展方向”，即从规划导向和问题导向两个层面谋划洋浦综合交通的发展方向、目标及模式，并提出各交通子系统未来发展重点及规划方案；“解决重点问题”，即梳理出洋浦最重大、最紧迫的若干交通问题作为近期规划的主要突破口；“落实具体措施”，即将解决问题的方案落实到具体措施，形成近期建设项目计划。

## 第六条 规划目标

(一) 搭建完整综合交通体系。提出适合洋浦发展需求的交通发展目标及策略，系统设计洋浦的道路网、公共客运、静态交通和慢行交通等交通网络。

(二) 解决近期实际问题。甄别洋浦近期迫切需要解决的交通问题，提出相应的规划方案，形成用以指导洋浦未来3至5年交通规划建设的项目库。

(三) 实现长远规划控制。制定相关的政策和技术管理标准，建立长效约束机制，实现对远期的规划控制。

## 第七条 规划依据

- (1) 《中华人民共和国城乡规划法》，2007年；
- (2) 《城市道路交通规划设计规范》（GB 50220—95）；
- (3) 《城市综合交通体系规划编制办法》（建城[2010]23号）；

- (4) 中共海南省委《关于全面加快洋浦开发建设的决定》，2011年；
- (5) 《国务院关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》（国发〔2009〕44号文）；
- (6) 《中共海南省委关于加快海南西部地区开发建设的若干意见》（琼发〔2010〕3号文）；
- (7) 《海南省城镇体系规划（2001-2020）》，2000年；
- (8) 《儋州市城市总体规划（2011-2030）》，2011年；
- (9) 《洋浦经济开发区总体规划（2011-2030）》，2012年；
- (10) 《洋浦经济与社会发展“十二五”规划纲要》，2011年；
- (11) 《洋浦港总体规划》，2012年；
- (12) 《洋浦产业发展规划》，2010年；
- (13) 《洋浦港区和神头港区控制性详细规划》，2008年；
- (14) 《洋浦石化功能区控制性详细规划（报批成果）》，2012年；
- (15) 《洋浦经济开发区东部生活服务区控制性详细规划（修编）》，2012年；
- (16) 国家、海南省相关规范及洋浦规划建设部门的相关技术规定。

## 第二章 交通发展趋势

**第八条 居民出行总量。**至2030年，全区居民日出行总量为62.5万人次/日，出行率2.5人次/日，机动化出行总量38.95万人次/日。高峰小时出行总量11.88万人次/小时，高峰小时机动化出行总量7.4万人次/小时。

## 第九条 居民出行方式结构

2030年居民出行方式结构表

出行方式	步行和自行车	电动车、摩托车	公交（含单位班车）	出租	小汽车	轨道
比例	30%	20%	20%	3%	20%	7%

**第十条 机动车出行总量。**机动车一日出行总量约为 24.2 万车次/日，其中客车出行总量为 9.6 万车次/日，货车的出行总量为 14.6 万车次/日

## 第三章 交通发展战略

**第十一条 指导思想。**以支撑洋浦发展为导向，以适应、促进并合理引导城市空间拓展及土地利用，满足城市客货运输需求为交通发展的根本目的，在保持洋浦优美的城市环境前提下，结合洋浦土地利用特色，选择适宜洋浦发展要求的交通模式，统筹协调各种不同交通需求之间的关系，构筑适度超前的、现代化、一体化的综合交通体系，以实现区域经济、社会、环境、交通的和谐发展。

**第十二条 总体战略目标。**建设以洋浦港为龙头，以快速干道和快速轨道交通为骨架，以城市道路网、公共交通网、慢行交通网为基础，以水上交通为补充，以交通枢纽建设为核心的现代化综合交通系统。

### 第十三条 综合交通系统建设时空目标

**(一) 区域交通。**建设“123”时效圈，即 1 小时有效通达海口及周边

地区；2小时有效通达海南西部城市中心及枢纽；3小时有效通达海南省内各地。

**(二) 城市交通。**构筑“204060”时效圈，即洋浦核心区内（规划范围内地区）出行不大于20分钟，环新英湾地区出行不大于40分钟，儋州市境内出行控制在60分钟以内。

**第十四条 交通发展总体策略。**洋浦交通发展的总体策略为：“一核心三网络双枢纽一体化”。

**(一) “一核心”。**以洋浦港建设为核心，构建面向东南亚的区域性国际航运枢纽。

**(二) “三网络”。**建设完善的道路网、公交网和慢行网。

**(三) “双枢纽”。**打造客运枢纽和货运枢纽。

**(四) “一体化”。**整合城市交通系统的规划、建设、运营、管理、体制等各个环节，实现各种交通方式之间的无缝衔接，总体上提高交通系统的运作效率和服务水平。

**第十五条 关键性策略**

**(一) “港口引领”策略。**加快洋浦港口建设，调整、优化港区功能，强化水水联运，发展公铁联运，建设疏港大通道，构建面向东南亚的区域性国际航运枢纽。

**(二) “强化枢纽及通道”策略。**重点建设区内客货运枢纽和通道，快速衔接港口高铁站、西部机场等区域重大交通枢纽，同时通过海南西环高铁与海南西线高速加强与海口市、海口美兰国际机场的便捷联

系，加强洋浦跨海通道的建设，全面改善洋浦的对外客货运交通条件。

**（三）“完善路网”策略。**进一步梳理道路功能，完善路网结构，形成层次分明、内外衔接、客货分离的道路网络；优化道路沿线土地利用布局、道路断面设置和交通组织，提升路网整体效率。

**（四）“公共客运优先”策略。**大力发展城市公共交通，逐步建立以大中容量公交系统（有轨电车等）为骨干，常规公交系统为主体，出租车为补充，兼顾个体交通发展，以交通枢纽为整合平台的功能明确、层次合理、衔接高效的城市公共交通网络体系，引导洋浦人口和产业的集聚。

**（五）“鼓励慢行”策略。**按照分区差异化原则，重点在生活区规划形成分片连廊、疏密有序的慢行交通网络布局；逐步改善慢行交通环境，鼓励各种慢行交通方式如步行、自行车等的合理使用。

**（六）“特色交通”策略。**规划在环新英湾区发展低碳、环保的绿色新型现代有轨电车，发展集通勤、游览，观光等多功能于一体的水上交通，丰富区域交通元素，提升交通品质，使交通与旅游、观光、环境发展相协调。

## 第四章 区域交通系统衔接规划

**第十六条 港口规划。**根据未来洋浦打造“一港三基地”的发展需要，调整、优化洋浦各港区功能，着力完善港口集疏运交通基础设施网络，提升洋浦港口的集聚力和辐射力，将洋浦港打造成为面向东南亚的国

际航运枢纽。

（一）港区布局规划。调整洋浦港区功能，发展神头港区，远景预留后水湾港区。其中，洋浦港区主要承担洋浦和海南省其它地区及环北部湾地区的物资运输服务功能，以集装箱运输为主；神头港区以洋浦为依托，规划发展大宗散货运输及为临港工业服务的深水港区；后水湾港区为远期港口发展预留区域。

（二）码头泊位规划。规划洋浦港码头主要集中在洋浦港区、神头港区，港口占地规模 26.3 平方公里，共有泊位 145 个。其中，洋浦港区、神头港区分别有泊位 44 个和 101 个，设计吞吐能力共 36200 万吨、960 万标准箱。

（三）港口集疏运规划。完善洋浦港口后方集疏运网络，近期重点建设疏港路（洋浦大道）、北出口高速公路、洋浦跨海大桥至海南西线高速的连接线等集疏运通道；中远期逐步完善国铁洋浦货运支线、管道运输等集疏运通道的建设。

## 第十七条 铁路及轨道交通规划

（一）海南西环高铁。是海南省环岛高铁的重要组成部分，线路等级为国铁 I 级。海南西环高铁与海口市、三亚市区及美兰机场、凤凰机场实现相连，在洋浦周边设站 2 个，分别是洋浦站、银滩站。

（二）那洋城际轨道。规划那洋城际轨道联系那大城区、西部机场、白马井滨海新城等主要功能地区，是实现儋州与洋浦一体化的主要客运通道，规划线路全长约 55 公里，采用城际轨道建设标准，站距

3-5 公里，在洋浦站与西环高铁相连。

**(三) 环新英湾新型交通。**规划一条环新英湾的新型交通系统，主要承担洋浦与环新英湾配套居住组团间的通勤公交快线功能，并兼顾湾区旅游观光出行需求。线路主要沿开源大道-春马公路-滨海新区规划路-洋浦跨海大桥-开源大道等道路设置，沿线经过新英湾区的木棠、新州、新英等乡镇，并串联各组团主要公服中心。规划线路总长约 44 公里，设置站点 14 个，城区段站点间距按 1.0-1.5 公里设置。建议采用有轨电车制式，敷设方式为沿道路绿化带地面建设，采用专有路权，信号优先。

**(四) 国铁货运支线。**规划儋州至洋浦港的铁路货运支线，在洋浦境内设编组站一个，位于园八路与疏港路路口西北侧，建设标准采用普通货运铁路支线标准。

**第十八条 干线路网规划。**干线路网主要由高快速路和干线性主干路构成，承担过境交通及区内跨组团与对外快速通行功能。

**(一) 路网结构。**规划干线路网形成“双环”结构，包括客运内环和货运外环。“内环”主要承担洋浦与周边地区联系的客运功能，“外环”则主要承担洋浦的疏港货运功能。

**(二) 客运内环。**主要由开源大道、洋浦跨海大桥及南延线、春马公路等道路组成。

**(1) 开源大道。**在腾洋路以南称开源大道，腾洋路以北为省道 S308（北部湾大道）。开源大道规划双向 8 车道，红线宽度 50 米，东端

在沙地村与西线高速相连，南端通过洋浦跨海大桥接 S315 后与西线高速相连。

(2) 洋浦跨海大桥。连接白马井和洋浦的跨海公路大桥，规划全长 3.3 公里，主桥面宽 29 米，桥高 34 米，双向六车道。

(3) 春马公路。沿线串联环新英湾主要乡镇，如木棠镇、中和镇等，按二级公路标准设计。

**(三) 货运外环。**主要承担洋浦的疏港货运功能，由海南西线高速、疏港路等道路组成。

(1) 海南西线高速公路。是国家高速公路 G98 在海南省西部路段的组成部分，红线宽度 40 米，在洋浦附近的沙地村、白马井和西部机场附近设有 3 个出入口。

(2) 疏港路。分两段建设，在洋浦园八路以南长 19.2 公里，红线宽度 67 米，其中主线双向 6 车道，辅道双向 4 车道，按城市快速路标准建设；园八路以北长 34.5 公里，按高速公路标准建设，双向四车道。

## 第十九条 机场规划

根据国家民航规划，海南西部机场定址儋州，选址位于在王五镇东面的梅花岭附近，按 4C 级标准规划。

## 第二十条 新英湾水上交通规划

(一) 功能定位。在新英湾区发展集通勤、游览、观光等多功能于一体

的低碳、绿色、高效的水上交通系统，作为洋浦区内客运交通的重要补充。

**(二) 水上线路规划。**水上交通线路分为通勤线路和游览线路两类。通勤线路主要在湾区对岸码头间开行，满足新英湾内水上通勤交通需求，规划形成白马井-滨海公园、新英-滨海公园 2 条线路；游览线路为串接湾区内的 3 个主要码头，并深入新英湾内红树林区域，定位为海上休闲观光旅游休闲线路，即滨海公园码头-红树林湿地-新英码头-白马井码头-滨海公园的环线。

**(三) 客运码头规划。**规划布局 3 个码头，分别是白马井码头、滨海公园码头、新英码头，其中白马井码头、新英码头在现有渔港的基础上改扩建为客运码头，滨海公园码头为新建码头。

## **第二十一条 客运枢纽规划**

### **(一) 规划目标**

(1) 建立面向儋州-洋浦和海南省的一体化综合客运枢纽，实现洋浦与海口、东方（八所）的 1 小时交通圈；

(2) 建立面向环新英湾区域的客运枢纽，实现环新英湾区 40 分钟交通圈；

(3) 建设多层次的枢纽分级体系，整合轨道、公路等多种交通服务功能，实现各种交通方式之间的无缝换乘。

**(二) 客运枢纽分类。**规划客运枢纽分为主客运枢纽和辅客运枢纽。其中主客运枢纽指能辐射海南省内、海南周边省份，服务高速铁路、城

际轨道、公路、新型公交、常规公交等多种交通方式，主要承担中长途对外交通出行，同时具有客运、换乘、综合服务等多种功能的枢纽。辅客运枢纽指主要服务于中长途客流的区域性内部客运枢纽。

**(三) 规划方案。**规划形成“一主三辅”的客运枢纽布局。“一主”指洋浦主枢纽，“三辅”指西部机场辅枢纽、洋浦华浦路辅枢纽和银滩辅枢纽。其中主枢纽配套交通设施用地规模不少于15公顷，辅枢纽配套交通设施用地规模不少于5公顷。各枢纽情况详见附表一。

(1) 洋浦主枢纽。是集高铁、城际轨道、新型交通、长途客运站、公交枢纽站等为一体的海南西部地区客运主枢纽。主要服务洋浦和儋州、临高、昌江、东方四市（县），并辐射海南省内其他地区。配有长途客运站、公交枢纽站、出租车停靠站、自行车停车场、P+R停车场等设施。

(2) 西部机场辅枢纽。结合西部机场设置的客运辅枢纽，通过城际轨道、公路客运和常规公交等交通方式连接周边地区。西部机场定位为国家支线机场，主要服务于儋州、东方、临高等海南西部地区县市。

(3) 华浦路辅枢纽。是集新型交通、长途客运站、公交枢纽站等为一体的客运辅枢纽，主要服务洋浦的对外交通出行。

(4) 银滩辅枢纽。依托海南西环高铁银滩站建设，以轨道交通为主体，同时具有长途客运等交通方式的区域交通辅枢纽，主要服务于儋州北部地区、临高市等。

## 第五章 城市道路网规划

**第二十二条 规划目标。**整合现有路网体系，构筑布局合理、层次分明、功能清晰、内外道路有效衔接的一体化城市道路网络；优化区内道路节点及道路断面设置，实现客货分离。

**第二十三条 道路功能分级。**规划城市道路网络分为城市快速路、主干路（含干线性主干路和一般性主干路）、次干路和支路等四个层级。由城市快速路和干线性主干路构成主骨架道路系统，由一般性主干路、次干路及支路等构成基础性道路系统。

**第二十四条 路网结构。**规划洋浦道路网总体上呈方格网状格局，区内主要的横向道路包括联系产业区和生活区的园二路、园八路、腾洋路、嘉洋路等；纵向道路包括洋浦大道（疏港路）、开源大道等。

**第二十五条 主骨架路网规划。**规划主骨架路网形成“三横两纵”结构，“三横”为嘉洋路、园二路和园八路，“两纵”为疏港路和开源大道。其中疏港路是洋浦的主要疏港货运通道，定位为快速路，红线宽67米，主线双向六车道，辅道双向四车道；开源大道是洋浦的对外客运主通道，定位为干线性主干路，红线宽50米，双向8车道；嘉洋路是洋浦南部主要干道，是联系西部产业区和东部生活区的主要通道之一，定位为干线性主干路，以疏港路为界，西段红线宽32米，双向4车道；东段红线宽32米，双向6车道；园二路是连接产业区、生活区的主要通道，同时连接远期规划的跨海隧道通往白马井，定位

为干线性主干路，开源大道以西段、以东段红线宽分别为 32 米、50 米，双向 6 车道；园八路则是洋浦北部地区连接开源大道、疏港路的主要道路，定位为干线性主干路，疏港路以西段、以东段红线宽分别为 32 米、50 米，双向 6 车道。

**第二十六条 基础性路网规划。**作为洋浦的道路筋脉，主要满足区内中短距离、组团内部的交通出行，实现点与点之间的交通联系，主要包括庆洋路、瑞洋路、新英大道、园五路、园六路、园七路等。规划道路情况详见附表二。

**第二十七条 节点规划。**洋浦道路节点控制形式主要分为三类：互通式立交、分离式立交及平面交叉口，共规划 5 个互通式立交、6 个分离式立交。立交主要沿疏港路和开源大道布置，嘉洋路与疏港路节点、腾洋路与疏港路节点、园八路与疏港路节点、嘉洋路与开源大道节点、园八路与开源大道节点等 5 个节点为互通式立交。其中嘉洋路与疏港路节点、园八路与疏港路节点、腾洋路与疏港路节点采用菱形立交型式，嘉洋路与开源大道节点、园八路与开源大道节点采用定向左转匝道立交型式。分离式立交 6 个，包括疏港路与泓洋路节点、疏港路与园二路节点、疏港路与园五路节点、疏港路与博洋路节点、园二路与开源大道节点、兴浦路与嘉洋路节点，主要采用跨线桥的型式。

**第二十八条 道路红线和断面控制。**规划按 8 级红线 15 类断面对道路建设进行控制，断面设计体现产业区、生活区的差异，产业区优先

保证机动车通行空间，车道宽度和道路转弯半径取值较大；生活区则强调慢行空间的建设，车道宽度和道路转弯半径设计取值较小。

(一) 城市快速路。主要指疏港路，断面红线 67 米。主线双向 6 车道，设计车速 80km/h；辅路为双向 4 车道，设计车速 40km/h，外侧设置非机动车道和人行道。

(二) 干线性主干路。断面红线 32、50 米，设计车速 60km/h，采用一块板、二板块、四板块的断面形式，双向 6-8 车道，典型道路有开源大道等。

(三) 一般性主干路。断面红线 32 米、39.6 米、43 米，设计车速 40-50km/h，采用一块板、二板块、三板块、四板块的断面形式，双向 4-6 车道，典型道路有腾洋路等。

**第二十九条 道路交通组织。**为改善道路交通环境，提高路网运行效率，规划疏港路、滨海大道、园八路为货运主要通道，断面设置以机动车通行为主，车道较宽，弱化非机动车和行人交通功能；规划开源大道、博洋路、腾洋路等道路为客运主要通道；规划园二路、嘉洋路等道路为客货混行通道。规划开源大道以东生活区为客车通行区，对大货车及集卡车进行限行管理。

## 第六章 公共客运系统规划

**第三十条 功能定位。**公共客运将是洋浦机动化出行的主导交通方式。

**第三十一条 规划目标。**构建以新型交通系统为骨干，常规公交为主体，出租车、水上交通等为补充的，与区域经济发展相匹配的多模式、一体化公共交通系统。公共交通出行比例显著提升，2030年洋浦的公共交通出行比重达到25%以上。

**第三十二条 体系结构。**规划洋浦的公共客运体系由新型交通、常规公交、出租车和水上交通组成。其中新型交通主要为串接环新英湾内主要组团，重点是洋浦和白马井跨海交通的联系服务；常规公交主要为东部生活区、西部产业区之间的通勤交通服务，同时兼顾滨海休闲游览观光需要；出租车是公共客运的重要补充，满足区内“点对点”的交通服务需求；水上交通主要为新英湾区南北对岸间提供交通服务及旅游观光服务。

**第三十三条 新型交通系统规划。**规划环新英湾的有轨电车线路，主要承担洋浦与环新英湾配套居住组团间的通勤公交快线功能，兼顾湾区旅游观光出行需求。在洋浦内设站6个，站距2-3公里。

#### **第三十四条 常规公交系统规划**

**(一) 公交发展规模。**根据2030年的洋浦规划人口，需要配置常规公交车辆133标台，万人公交拥有量为6.7标台。

**(二) 公交走廊规划。**规划建设连通产业区和生活区的公交干线走廊，在新英湾滨海地区规划观光游览公交，满足洋浦内的通勤、观光的公交出行需求。规划公交走廊选取一般性主干路以上等级道路，并且是

客流主要通行区域的道路设置，如嘉洋路、腾洋路等。

**(三) 公交站场设施规划。**公交站场设施规划。规划年洋浦的公交场站总规模约为 3.35 万平方米。其中，首末站占地 2.49 万平方米，综合场（含保养场、修理场）占地约 0.86 万平方米。规划布局各类公交场站 5 个，总面积约 2.46 公顷。其中公交首末站 4 个，占地 1.6 公顷；综合场（含停车/保养/修理功能）1 个，占地 0.86 公顷。

**(四) 港湾式公交站设置要求。**规划新建干道均应同步设置港湾式公交站；现状道路中如属于主要公交走廊的道路，应对站点进行港湾式改造。规划公交站场见附表三。

**第三十五条 出租车规划。**规划适时发展出租车，使出租车成为公共交通的重要补充。成立专门出租车公司，进行出租车试运营。规划结合枢纽以及重要道路的沿线预留出租车停靠站。同时规划布置出租车夜间停车场，提供停车服务。

### **第三十六条 公共客运枢纽规划**

**(一) 功能定位。**洋浦内的公共客运枢纽，主要满足区内有轨电车、常规公交等交通方式的换乘、中转、候车等服务，枢纽应配有出租车停靠站、自行车停车场、小车停车场等设施，以满足多方面的功能需求。

**(二) 规划方案。**规划庆洋路客运枢纽及园五路配客站。

(1) 华浦路枢纽。规划建设的客运枢纽，也是区域“一主三辅”客运枢纽体系中的“三辅”之一，主要服务洋浦的对外客运交通。配有长途客运站、公交枢纽站、出租车停靠站、自行车停车场等设施。

(2) 园五路配客站。位于开源大道园五路口东侧，主要为方便洋浦北部地区居民出行，配客站按简易客运站的标准建设，面积不小于2000平方米。

## 第七章 步行和自行车交通系统规划

### 第三十七条 功能定位

- (一) 是洋浦城市交通系统的重要组成部分。
- (二) 是联系其它城市交通系统的衔接纽带。
- (三) 是提升洋浦整体交通品质的重要载体之一。

**第三十八条 规划目标。**分区构建具有洋浦地方特色的，与城市绿廊、滨海景观带相结合的，连续、安全、舒适的步行和自行车交通系统，实现人、车、非机动车的有效分离，满足多样化的慢行出行需求，全面提升城市慢行交通出行品质。

**第三十九条 慢行道系统分类。**结合用地功能布局，洋浦的慢行道主要集中在东部生活区，步行和非机动车空间多采取分离的形式；在西部产业区也有少量的慢行道，慢行空间较小，步行和非机动车空间多采取合并的形式。洋浦慢行道系统分为慢行主廊道、慢行次廊道和滨水休闲道。其中，慢行主廊道主要依托城市规划中的绿廊设置，承担区内慢行通勤交通及部分休闲交通功能；慢行次廊道则主要结合生活区、产业区的重要通道设置，重点加强居住区与枢纽站、新型交通站点、主要公服中心的联系；滨水休闲道沿环新英湾的滨水带设置，承

担休闲、游憩功能。

#### 第四十条 规划方案

(一) 慢行主廊道。结合城市规划绿廊，规划形成开源大道及新英大道慢行主廊道。主廊道上设置人车分离的慢行专用道，主要承担区内慢行通勤交通及部分休闲交通功能，两条道路均为客运通道。

(二) 慢行次廊道。依托区内其它主要道路形成网络型的慢行次廊道系统，重点完善东部生活区的慢行次廊道建设，加强居住区与枢纽站、新型交通站点、主要公服中心的联系。慢行次廊道中道路多属于客运道路，也有部分属于货运通道或混合通道。

(三) 滨水休闲道。利用环新英湾滨水自然景观资源，打造滨水休闲慢行专用道，并结合主要节点布设驿站、公共自行车设施等，主要承担休闲、游憩等功能。

#### 第四十一条 慢行道建设技术控制标准

慢行道建设技术控制标准

慢行道分类	尺度要求 (m)				坡度要求	
	自行车道	步行道	无障碍通道	综合慢行道	纵坡坡度	横坡坡度
慢行主廊道	2.5-3.5	2.0-3.5	1.5-3.0	3.5-6.0	自行车道：3%为宜，最大不宜超过8%；步行道：2%为宜，最大不宜超过12%；无障碍通道：2%为宜，最大	自行车道/无障碍通道：2%为宜，最大不宜超过4%；步行道最大不宜超过4%
慢行次廊道	1.5-2.5	1.2-3.0	1.2-3.0	2.5-5.0		
滨水休闲道	1.5-3.5	2.0-4.0	1.5-3.0	4.0-6.0		

					不宜超过 8%	
--	--	--	--	--	------------	--

**第四十二条 人行过街设置要求。**不同区域,不同等级的道路设置人行过街设施的要求有所不同:东部生活区中,快速路过街设施主要为天桥或地道,以减少行人对车辆的干扰,保证快速路的运行效率;干线线性主干路过街设施形式可采取行人信号控制和天桥(或地道)混合使用的模式;主干路的过街设施形式采取“地面为主,立体为辅”的模式;次干路及支路过街设施形式主要采用平面过街方式。西部产业区及其他区域,根据区内不同道路的行人流量情况,采取以地面为主的形式。

## 第八章 静态交通系统规划

**第四十三条 规划目标。**构建适合洋浦实际需要的静态交通系统,满足产业区、生活区等的不同停车需求,实现区域动态交通和静态交通的协调平衡发展。

**第四十四条 发展策略。**规划采取分区供给策略,即结合城市空间布局 and 不同的停车需求特征,制定与之相匹配的停车发展政策。根据用地布局,在西部产业区重点配置货车公共停车场,东部生活区重点布设小汽车公共停车场。

### 第四十五条 公共停车场布局原则

(一)交通便利原则。停车场布设应选择交通便利的地点,交通组织便利,最好有两条以上道路可供出入选择。

(二) 停车换乘原则。结合交通枢纽、公交首末站及客运码头等公共交通设施布置公共停车场，提倡停车换乘出行方式。

(三) 分散布局原则。分散布局，停车场面积不宜过大，避免过于集中造成交通拥堵。

#### **第四十六条 小汽车公共停车场布局方案**

(一) 需求预测。预测到 2030 年，洋浦小汽车公共停车泊位需求为 3853 个，停车面积约 11.56 公顷。

(二) 规划方案。公共停车场应布置在中心区、商业区、大型公共活动场所、城市主要出入口道路附近。规划结合洋浦用地布局、道路性质、交通需求，经综合考虑，布置小汽车停车场 8 个。公共停车场规划情况详见附表四。

**第四十七条 完善并严格执行停车设施配建标准。**在现状海南省停车配建标准基础上，结合洋浦实际，完善洋浦建设项目停车设施配建标准。详见附表五。

#### **第四十八条 停车管理政策**

(一) 货车及集卡车停车发展政策。按照“谁使用，谁付费”的原则，大型企业的货车及集卡车停车宜以企业自主配套解决停车用地为主，中小企业适当安排公共停车满足为主。

(二) 停车管理政策。在中心区逐步建立停车收费制度，规范路边停车；运用停车诱导系统等先进设施，提高停车设施信息化管理程度；建立

规划、建设、管理三位一体的停车管理部门等。

## 第九章 货运交通系统规划

**第四十九条 规划目标。**结合城市空间布局和土地利用规划，合理布局各级物流枢纽节点和货运通道，构建分工适宜、级配合理的物流运输网络，有效减少货运交通对城市生活的干扰。

### 第五十条 规划策略

- (一) 构建公、铁、水三位一体的货运通道网络。
- (二) 完善多层次的货运物流节点体系，满足不同的货运物流需求。

**第五十一条 物流节点分级体系。**规划将货运节点分为城市物流配送中心、货运站场、货车停车场和货运批发市场。

(一) 城市物流配送中心。为城市生活物流提供分拣、仓储、分装、集散、流通加工等多功能服务的，是城市物流体系的重要节点，主要设置在生活区，配送中心建议一般占地不超过5公顷，辐射半径在2-5公里。

(二) 货运站场。货运站场是城市货运体系重点节点，主要设置在产业区，为生产服务。主要业务功能有运输组织功能、货车停车功能、中转和装卸储运功能、中介代理功能、通信信息功能、辅助服务等功能。占地多在5公顷以下，辐射半径为3-8公里。其中具有联运等多功能，规模较大的货运站场为货运枢纽站。

(三) 货车停车场，主要为产业区大型货车及集卡车提供停车服务，占

地面积多在5公顷以上，但也有一定数量的小型集卡车停车场，面积约1-2公顷。

**(四) 货运批发市场**，为洋浦经济开发区提供货运物流服务，按所经营货物种类等可分为食品类批发市场、建材类批发市场、轻工产品批发市场等几类。

## **第五十二条 规划方案**

### **(一) 货运节点规划。**

规划货运节点11个，总占地30.9公顷。其中货运站场2个（其中一个货运枢纽站），占地6.5公顷；货车停车场8个（含一个现状保留），占地15.3公顷；城市物流配送中心2个，占地4.3公顷；货物批发市场3个，占地4.8公顷。

集卡停车场主要为集卡车停车服务，货运站场以满足货车停车为主，兼顾加油、维修等其他服务，货运站场分为产业区货运站场和生活区货运站场（城市物流配送中心）两类，产业区货运站场以满足产业区货流服务为主，城市物流配送中心则以满足生活区的货运物流服务。通过货运站场和货车停车场的合理布置，解决货车乱停车形成交通瓶颈等问题。详见附表六。

**(二) 货运通道规划。**规划建设“一主一辅一铁路”的疏港货运通道体系。其中货运主通道指疏港路，货运辅通道指滨海大道，疏港铁路指西线铁路洋浦货运支线。

## 第十章 交通管理与交通信息化

**第五十三条 规划目标。**建设“高效、安全、科学、舒适、文明”的智能化交通体系，理顺管理体制，达到设施和技术层面的系统整合，有效提高洋浦交通系统的管理水平和运行效率。

### 第五十四条 规划策略

(一) 结合城市交通发展实际，明确智能交通系统各阶段的发展定位与发展水平。

(二) 统筹协调成立由多部门组建的决策与协调机构。

(三) 逐步建设和完善交通信息化设施。

**第五十五条 规划方案。**规划建设洋浦智能交通（ITS）系统，系统由一个交通指挥中心和五个交通管理子系统组成，其中五个子系统分别为综合交通信息服务子系统、交通控制与管理子系统、公共交通运营管理子系统、货运车辆调度指挥子系统和紧急事件快速响应子系统。

## 第十一章 近期建设规划

**第五十六条 规划目标。**根据洋浦未来“一港三基地”的发展方向和产业发展重点，近期交通设施的建设重点将在于完善疏港通道、新建产业配套路网、建设重要交通枢纽设施等。

### 第五十七条 近期交通建设方案

(一) 重点保障的新建道路

近期重点保障建设的道路主要分布在西部的产业区，作为产业区的重要配套设施，包括疏港路、园一路、浦四路、浦七路等。此外，还包括东部生活区的重要道路如金浦路、新英大道等。

## （二）一般新建道路

一般新建道路主要分布在西部石化产业区、东部生活区，在其他区域也有一定分布，包括滨海路以西产业区支路、东部生活区支路等。

## （三）改建道路

改建道路主要对较为重要的道路进行完善，提升服务水平，加强与周边其他道路的连通，包括洋浦大道、港东路等。

## （四）完善交通配套设施

规划新建华浦路长途客运站枢纽，同时配套建设公交停靠站、出租车停车场等设施。规划建设嘉洋路南侧治超站、腾洋路货运站场、干冲公交首末站场、翰洋路东端公交首末站场。

近期建设项目情况详见附表七。

**第五十八条 近期建设投资估算。**规划未来五年建设项目 20 项，投资估算共计 41.38 亿元，其中包括重点保障新建主次干道 9 项，一般新建主次干路 5 项，改建主次干路 1 项。

## 第五十九条 保障措施

（一）制度建设保障。建议由开发区管委会成立专门的综合交通系统发展的合作及协调常设机构，建立相关的制度，明确职权范围与相关责任，来承担重大行动的协调工作。

(二) 投融资保障。可按照“政府主导、多元化投资、市场化运作”的总体思路，构建多元化投资主体，拓宽多种融资渠道，形成多样融资方式，实现投资体制、融资机制创新。鼓励社会资本投资，推进投资主体多元化。

(三) 法制保障。完善交通法规体系，加强交通执法。加强道路交通执法队伍建设，改善装备和技术手段；建立和完善交通规划、建设、设施维护、运输市场管理、交通环境等综合执法体系，提高综合执法水平。

(四) 队伍建设保障。加快综合交通系统的科技创新步伐和人才队伍建设，深化交通科技体制改革，加强交通信息化重大问题研究，积极发展智能交通系统，提高交通基础设施的运行能力和服务水平。培养和引进各类交通专业人才，全力提升交通行业科技文化素质，实施交通可持续发展战略。

## 第十二章 规划实施与管理

**第六十条 规划文本。**本规划由文本、图集、说明书三部分组成，文本与图集具有同等法律效力。

**第六十一条 规划生效。**本规划自洋浦管委会批准之日起施行。

**第六十二条 切实维护城市综合交通规划的严肃性和权威性。**城市综合交通规划一经批准，要保持相对的稳定性和严肃性，不得随意变更。

**第六十三条 强化规划的集中统一管理。**交通规划是政府宏观调控的

重要手段之一，要增强城市规划主管部门在城市交通建设中的综合协调职能，树立其组织与监督规划实施的法定主体地位。

**第六十四条 实施“阳光规划”。**建立规划公示制度，增强规划的透明度，减少规划实施中人为因素的影响，确保规划的顺利实施。

**第六十五条 规划解释。**本规划由洋浦规划建设土地局负责解释。

附表一 规划客运枢纽情况一览表

等级	名称	功能定位	位置	接驳交通方式								
				高铁	城际轨道	航空及水运	公路客运	常规公交	新型交通	出租车	停车换乘	其他交通方式
一主	洋浦枢纽	主要服务洋浦和儋州、临高、昌江、东方四市（县），并辐射海南省内其他地区	西环高铁滨海新城出口（白马井立交处）	√	√		√	√	√	√	√	√
三辅	华浦枢纽	主要服务洋浦、环新英湾、儋州等地区	华浦路与兴洋路交叉口西面				√	√	√	√	√	√
	西部机场枢纽	主要服务于儋州、东方、临高等海南西部地区县市	王五镇东南方约10公里处		√	√	√	√		√	√	√
	银滩枢纽	主要服务于儋州北部地区、临高县	海南西环高铁银滩站	√			√	√		√	√	√

附表二 规划主要道路信息一览表

道路等级	道路名称	道路走向	道路红线(米)	车道数	道路长度(米)	备注
快速路	疏港路	南北	67	6(主线) 4(辅线)	15300	在干冲高架及小铲滩段, 红线宽缩窄为42.5米
干线性主干路	园二路(疏港路以西段)	东西	32	6	4510	
	园二路(疏港路以东段)	东西	50	6	5550	
	园八路(疏港路以西段)	东西	32	6	4816	
	园八路(疏港路与开源大道间段)	东西	50	6	3831	
	嘉洋路(疏港路与开源大道间段)	东西	50	6	2437	
	开源大道	南北	50	8	9851	从洋浦大桥起坡点至园八路
一般性主干路	园六路(疏港路以西段)	东西	32	6	4648	
	园六路(疏港路与开源大道间段)	东西	43	6	3071	
	腾洋路(疏港路与开源大道间段)	东西	43	6	2477	
	博洋路	东西	32	4	3137	
	控股大道	东西	39.6	4	2269	
	嘉洋路(疏港路以西段)	东西	32	6	1673	
	瀚洋路	东西	32	4	2968	

	新英大道	南北	50	6	6659	
	滨海大道（干冲炼化段）	南北	32	4	3500	
	滨海大道（浆纸段）	南北	20	4	1772	
	滨海大道（关外段）	南北	32	6	9656	

附表三 规划公交站场情况一览表

序号	规划公交站场体系	规模（公顷）	位置	功能定位
1	公交综合场	0.86	开源大道、与园八路交叉口北侧	为区内公交提供维修、保养、综合服务
2	公交首末站1	0.5	腾洋路吉浦路路口	提供少量（《3条）公交线路的发车服务
3	公交首末站2	0.4	翰洋路东端	提供少量（《3条）公交线路的发车服务
4	公交首末站3	0.4	东部生活区园五路、金浦路口北侧	提供少量（《3条）公交线路的发车服务
5	公交首末站4	0.3	干冲镇原政府大院	提供少量（《3条）公交线路的发车服务
6	出租车停车场1	0.6	华浦路枢纽	结合枢纽建设出租车停车场
7	出租车停车场2	0.3	干冲镇原政府大院	设在干冲，结合公交站场设置，为周边的出租车提供停车服务
8	出租车停车场3	0.3	园五路与开源大道交叉口东侧	设在东部生活区北部区域，结合配客站设置，为周边的出租车提供停车服务

附表四 规划小汽车公共停车场一览表

小区编号	具体位置	占地面积(公顷)	泊位(个)	备注
1	金浦路与泓洋路交叉口	0.9	334	服务洋浦港及周边地区居住为主
2	新英大道与金浦路交叉口左侧	1.2	380	服务周边的商业、住宅为主
3	金浦路千年古盐田北侧	1.6	570	服务周边的旅游、居住出行为主
4	新英大道、腾洋路交叉口南侧	1.4	486	服务周边的居住、旅游休闲为主
5	新英大道、腾洋路交叉口北侧	1.2	380	服务周边的居住、旅游休闲为主
6	金浦路滨海公园处	0.6	174	服务滨海公园为主
7	园二路与金浦路交叉口西南侧	1.3	350	服务滨海路周边的旅游、休闲及住宅
8	开源大道与园五路交叉口东侧	0.6	191	服务周边的商业、住宅为主，结合枢纽设置
9	园二路新英大道交叉口南侧	0.6	200	服务周边的商业、住宅为主
10	园五路与新英大道交叉口东南侧	0.7	200	服务周边的商业、住宅为主
11	园七路新英大道交叉口北侧	1.1	395	服务东部生活区北部地区的停车需求为主
合计		11.3	3660	

附表五 建筑物停车配建指标建议表

用途	分类	单位	设置标准（个）
住宅	公寓	车位/100 平方米建筑面积	0.8
	公寓楼安置住宅	车位/100 平方米建筑面积	0.5
	联排房安置住宅	车位/户	1
商业	商业区	车位/100 平方米建筑面积	0.5
	独立购物中心、专业批发市场	车位/100 平方米建筑面积	1
	酒店、餐厅	车位/客房 车位/10 座	0.2 车位/客房，0.8 车位/10 座；每 100 间客房设 1 个装卸货泊位、1 个小型车辆港湾式停车位、0.5 个旅游巴士上下客泊位
办公	行政办公楼	车位/100 平方米建筑面积	0.4
	商业性办公楼	车位/100 平方米建筑面积	0.6
公共绿地	综合公园、专类公园	车位/1000 平方米占地面积	0.5
文体设施	体育场馆	车位/100 座	3
	市级影剧院	车位/100 座	4.5
	博物馆、图书馆	车位/100 平方米建筑面积	0.5
	展览馆	车位/100 平方米建筑面积	0.4
	会议中心	车位/100 座	3.5
医疗	医院	车位/病床	0.5
教育设施	中学	车位/100 学生	0.8，校址范围内至少设 2 个校车停车处

	小学	车位/100 学生	0.6, 校址范围内至少设 2 个校车停车处
	幼儿园	车位/100 学生	0.5
工业	厂房、仓储	车位/100 平方米建筑面积	0.2-0.3

附表六 规划货运站场情况一览表

序号	规划货运站场体系	规模 (公顷)	位置	功能定位
1	货运枢纽站场 1	3.5	园八路、疏港路交叉口西北侧	货运枢纽站, 结合铁路站布置, 发展公铁联运, 为洋浦西部产业区企业提供货车停车服务
2	货运站场 2	3	兴浦路与腾洋路交叉口西南侧	主要为周边货运车辆服务
3	货运停车场 1	2	小铲滩	主要服务集装箱码头及保税港区
4	货运停车场 2	1.5	兴浦路与嘉洋路交叉口东南侧	利用新建的治超站, 主要服务洋浦港、保税港区及一二类工业区
5	货运停车场 3	1.7	园六路与三都路交叉口东侧	主要为物流配送、过境停车服务
6	货运停车场 4	2.1	滨海大道与园二路交叉口南侧	为西部石化功能区的货车服务。
7	货运停车场 5	1.8	疏港路与滨海大道路口西侧干冲地段	为干冲地区周边货车停车服务
8	货运停车场 6	2	腾洋路滨海大道路口东北侧	为洋浦西部的产业区货车服务
9	货运停车场 7	1.2	园四路与浦一路交叉口西侧	为洋浦西部工业区周边的货车服务
10	货运停车场 8	3	腾洋路吉浦路路口	与规划公交首末站共享使用
11	城市物流配送中心 1	2.3	园六路与黎屋路以东	为东部生活区生活物流提供服务

序号	规划货运	规模	位置	功能定位
12	城市物流配送中心 2	2	吉浦路与瑞洋路 交叉口西南东北 侧	为东部生活区及南部区域的生活物流提供 服务
13	货物批发 市场 1	1.5	华浦路、园七路交 叉口北侧	主要为东部生活区的水果等食品、生活 用品提供货运服务
14	货物批发 市场 2	1.6	园六路与三都路 交叉口东侧	主要为区域的建材产品货运服务
15	货物批发 市场 3	1.7	园二路与黎屋路 交叉口东侧	主要为区域的轻工产品服务
合计		30.9		

附表七 近期主要实施项目一览表

分类	序号	建设道路名称	道路等级	红线宽度 (米)	道路长度 (米)	估算(万 元)
重点保障新建主次 干路	1	园一路	次干路	20	1100	2200
	2	园二路	主干路	32	8100	38022
	3	浦四路	次干路	32	3035	11654
	4	滨海大道北段	主干路	32	2580	9908
	5	园三路	次干路	32	1650	3300
	6	东一路	主干路	32	2054	7189
	7	新英大道	主干路	50	6120	31535
	8	金浦路南段	主干路	35	1100	3850
	9	疏港路南段	快速路	67	19800	181394
一般新建主次干路	10	滨海路以西产业区 支路	支路	20	10508	21216
	11	东部生活区支路	支路	20	20626	78614
	12	博洋路东段	主干路	29	500	1450
	13	腾洋路西段	主干路	9.1	900	910
	14	洋浦大桥辅道及远 洋路东段	主干路	42	530	2211
改建主次干路	15	瀚洋路周边支路	支路	20-42	2200	5309

重要交通设施	16	华浦路长途客运站 枢纽	面积约 15300 平米			700
	17	吉浦路城市配送中 心	面积约 25000 平米			9000
	18	腾洋路货运站场	面积约 20000 平米			2000
	19	干冲公交站场	面积约 3000平 米			3000
	20	翰洋路东端公交站 场	面积约 10900 平米			300
合计						413762