

东莞市常规公交与轨道交通衔接规划 (报批稿)

东莞市交通运输局
交通运输部科学研究院
二〇一六年七月

目 录

第一章 概述	1
1.1 规划背景.....	1
1.2 规划年限与范围.....	1
1.3 规划目标.....	1
1.4 规划依据.....	2
第二章 常规公交与轨道交通协调发展战略规划	3
2.1 常规公交与轨道交通协调发展理念.....	3
2.2 常规公交与轨道交通协调发展战略目标.....	3
2.3 常规公交与轨道交通协调发展策略.....	4
第三章 轨道沿线公交线网衔接规划	5
3.1 公交线网衔接优化原则和方法.....	5
3.2 公交线网衔接规划方案.....	6
第四章 衔接公交车辆和站场规模	32
4.1 衔接公交车辆规模.....	32
4.2 衔接公交车型配置.....	33
4.3 衔接公交站场规模.....	34
第五章 轨道交通站点衔接规划	36
5.1 轨道站点功能分级.....	36
5.2 轨道站点衔接规划方案.....	37
第六章 实施计划与建议	48
6.1 近期实施计划.....	48
6.2 实施管理建议.....	53

第一章 概述

1.1 规划背景

随着东莞市轨道交通 2 号线首期工程、莞惠城际以及穗莞深城际轨道相继建成通车，东莞市正全面进入轨道交通时代。轨道交通的建设和发展，将带来全市公交格局的大变革，东莞将构筑以“轨道交通为主体，常规公交有效接驳的一体化公交运输系统”。原有的常规公交线网在轨道交通投入运营后，需要重新定位、整合资源，及时做出调整。轨道交通主要满足长距离、快速化、大运量的城市客运需求方面，而常规公交主要以区域内客流集疏运为主。只有将两者合理衔接，形成一体化网络，才能从根本上提高公交系统的服务水平。同时，常规公交和轨道交通都属于公共交通系统内容组成部分，更需要加强公共交通系统内部的便捷换乘，充分发挥各自运输方式的比较优势，提高综合运输体系的服务质量和运营效率。为科学指导未来常规公交发展，使常规公交与轨道交通有效衔接，有必要开展《东莞市常规公交与轨道交通衔接规划》。

1.2 规划年限与范围

根据东莞市轨道交通建设计划，东莞市规划到 2020 年前完成穗莞深城际轨道、莞惠城际轨道以及东莞市 1 号线、2 号线、3 号线等主要城市轨道交通的建设。结合轨道交通建设计划，本次规划期限为 2015-2020 年，规划范围为东莞全市的 32 个镇区，重点研究区域为轨道交通站点附近各镇区。

1.3 规划目标

总体规划目标：通过本次规划，优化轨道沿线的公共交通资源配置，建立与东莞市交通发展战略相适应的轨道交通衔接体系，促进客运交通一体化建设。规划成果达到能够满足东莞市轨道交通对常规公交接驳、换乘的需求，能够有效指导东莞市常规公交线网和站点调整的具体实施。

具体规划目标：

- 借鉴国内外先进城市的公共交通发展经验，制定东莞市常规公交与轨道交通协调发展战略。
- 优化轨道沿线走廊的公交线网，实现轨道沿线公共交通资源的合理配置，促进轨道交通与常规公交的协调发展。
- 制定各镇区轨道站点的公交线网衔接方案，满足轨道交通对常规公交接驳、换乘的需求。
- 制定各镇区轨道交通衔接的公交站场配套规划和车辆配置计划，构建“便捷、舒适、人性”的换乘环境。
- 结合轨道交通线路的开通计划，提出衔接规划的实施计划和建议，确保规划方案落实。

1.4 规划依据

规划主要依据有：

- 《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》国发〔2012〕64号
- 《东莞市城市总体规划（2016-2030）》纲要
- 《东莞市综合交通运输体系规划（2015-2030）》
- 《东莞市轨道交通网络规划（调整）》
- 《东莞市城市轨道交通建设规划（2012-2018）》
- 《东莞市轨道交通 R2 线首期工程站点交通接驳设施实施规划》
- 《东莞市公共交通规划修编（2013-2020）》
- 《东莞市水乡特色发展经济区公共交通规划》
- 《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T 15-2011）
- 部颁有关技术标准、规范、政策、规定等

第二章 常规公交与轨道交通协调发展战略规划

2.1 常规公交与轨道交通协调发展理念

1. **转型创新**——由建设向运输服务转型为主线的强化运输服务能力、水平提升的转型理念

2. **发展创新**——以综合交通发展战略为统领，以综合运输规划为支撑的一体化规划、集约式建设的系统发展理念

3. **服务创新**——构建服务深莞惠、对接珠三角的开放、融合的交通设施与运输协同服务的一体化发展理念

4. **策略创新**——实施交通引导发展策略 TOD&服务引导发展策略 SOD 的协调发展理念

5. **方式创新**——交通以人为本的大众化设计，实现广义公交优先系统，实现“Rail+Bus、Rail+Taxi、Rail+Bycical、Park+Ride”的优良衔接，使得轨道交通可以服务更多的市民，实现社会效益最大化发展理念。

6. **设计创新**——基础设施的系统设计，实现无缝衔接/零换乘、优化换乘条件，实现换乘系统的流畅性和便利性的发展理念。

2.2 常规公交与轨道交通协调发展战略目标

以轨道交通车站为核心，整合各种交通资源，合理布局各类接驳设施，在车站周边形成高效的交通接驳系统，促进城市客运交通一体化的形成。具体包括以下几个层面的战略目标。

1. 规划层面

以东莞市轨道交通车站的接驳功能等级划分为前提，结合全市轨道交通线网、常规公交等各类专项规划成果，根据轨道交通建设规划确定的建设时序，在全市轨道交通车站周边规划与其交通接驳功能等级相符的常规公交基础设施。

2. 建设层面

以东莞全市轨道交通车站接驳设施建设为核心，与轨道交通车站、常规公交枢纽、对外交通枢纽等设施的建设紧密结合，力求实现与各方式主体设施的同步建设，以发挥交通设施的整体效益。

3. 运营层面

基于的全市轨道交通站场功能分类，以交通换乘服务为中心，提高接驳设施的换乘服务水平，促进全市轨道交通、常规公交的协调运行、合理分工和紧密接驳。

2.3 常规公交与轨道交通协调发展策略

1. TOD 发展模式

该模式下客运一体化设施的发展应注重以下几个方面：

（1）接驳设施规划应与地区土地利用规划同步进展，紧密配合，实现设施配置与土地利用之间的良性互动。

（2）加快设施建设步伐，做到与轨道交通及周边设施的同步开发建设，实现对车站客流的培育和引导。

（3）科学制定接驳设施的布局方案，减少换乘距离、提高换乘效率、改善换乘环境，持续维持接驳设施的高服务水平。

（4）开发接驳设施的附加商业功能，最大限度的实现自身的造血功能，降低政府投资。

2. SOD 发展模式

该模式下客运一体化设施的发展应注重以下几个方面：

（1）接驳设施的规划应与常规公交站场、线网的规划以及其他客运枢纽点位规划的优化调整同步开展，实现客运交通设施的最佳匹配。

（2）参考轨道交通车站客流的成熟程度，结合全市常规公交设施改善、行人及机动车引导设施的完善以及常规公交线网的调整系统进行接驳设施的建设。在资金落实及客流条件成熟的前提下可适当提前实施建设。

（3）接驳设施的运营服务纳入专门的单位或部门进行管理和维护，确保接驳设施的高服务水平运作，经营上由政府统一进行调配。

第三章 轨道沿线公交线网衔接规划

3.1 公交线网衔接优化原则和方法

3.1.1 公交线网衔接优化原则

配合轨道交通的常规公交线网调整，其宗旨是使常规公交与城市轨道交通之间能够互相协调，互相补充，不因重复建设而引起资源浪费，注重运力配备的相对均衡。在调整过程中应贯彻以下原则：

1、在轨道交通沿线，取消与其重合较长的常规公共交通线路，而将其改设在轨道交通服务半径以外的地区，在轨道交通建设初期，要有意识地引导城市轨道交通沿线区域的客流转入轨道交通。

2、在轨道交通局部客流很大的沿线上，适当保留与其重复走向的公交线路，但重叠长度不宜超过3个轨道站区间，使其作为轨道交通的补充，发挥常规公交的集散作用。

3、沿城市轨道交通线路走向，结合城市轨道交通车站的布置，尽可能地增加与轨道线路垂直或交叉方向的常规公交线路，加强常规公交与轨道交通的衔接，有利于乘客的便捷换乘。

4、将轨道交通线路两端的常规公交线路的首末站尽可能地汇集在轨道交通终点，设置常规公交线路首末站于轨道交通站点，形成换乘站，以方便接运及快速疏散轨道交通客流。

5、轨道交通线路两侧的常规公交停靠站点设置应尽可能靠近轨道站点，缩小乘客的换乘距离。当现有公交接运能力不足时，考虑增设接驳线路。

6、近期方案与现有网络相配合，远期方案与近期方案相配合。由于人们对新设公交线路需一个较长时间的熟悉过程，较大程度地变动公交线路会给居民乘车带来很大不便，因此在进行公交线网调整时，应保留部分合理的公交线路。

3.1.2 公交线网调整思路与方法

常用的公交线路走向调整方法有：线路保留、线路取消、线路延长、线路截短、线路改道以及线路合并等方法。结合东莞市公交发展现状实际情况，确定东莞市轨道交通衔接的公交线网调整思路与方法：

(1) 轨道沿线重叠公交线路调整。轨道沿线重叠公交线路调整，实现常规公交与轨道交通双赢。根据近期东莞市轨道交通建设情况，结合现状东莞市在建轨道线路与公交线路重叠情况分析，本次规划将重点对轨道2号线沿线的公交线路进行调整，原则上对于超过3个轨道站区间的重叠公交线路进行调整，促进常规公交与轨道交通协调发展。具体方法包括：1) 完全调整公交线路的走向；2) 将公交线路局部改道；3) 缩短公交线路里程。

(2) 镇区公交线路调整。本次规划将重点研究各镇区内轨道站点附近的公交线路衔接。根据各镇区现状公交线网发展实际情况，结合镇内用地发展规划和轨道站点的客流预测，在基本不改变现状镇内公交线网的前提下，充分利用既有公交线路加强公交与轨道的衔接，具体方法包括：1) 继续保留现状与轨道交通站点衔接的公交线路；2) 将轨道站附近的镇区公交线路局部改道，使其经由轨道站，提高轨道站的公交衔接能力；3) 将轨道站附近的镇区内公交线路首末站延伸或调整至轨道站，增加与轨道站衔接的公交线路。

(3) 镇区新增公交线路。在公交线路调整的基础上，规划提出部分镇区轨道交通衔接的新增公交线路。结合东莞市部分镇区制定的公共交通发展规划，分析未来各镇新增公交线路与轨道交通站点的关系，在此基础上，规划新增轨道交通衔接的公交线路，进一步协调规划公交线路与轨道交通之间的配合，提高轨道交通可达性和服务范围，发挥轨道交通的运输潜能。

3.2 公交线网衔接规划方案

3.2.1 轨道沿线重叠公交线路调整

根据前述对现状公交线网与轨道线的重叠情况分析，本规划重点针对重叠较为严重的轨道交通2号线沿线的跨镇公交线路进行调整。

目前，《东莞市公共交通规划修编（2013-2020）》对全市的跨镇公交线路做了整体规划，结合跨镇公交线路规划成果，本规划对轨道交通2号线沿线重叠较大的跨镇公交线路做了优化调整，优化调整结果也纳入到《东莞市公共交通规划修编（2013-2020）》中。具体优化调整结果见下表所示，16条线路均已被一条或多条新开行线路所替代服务。

表 3-1 现状与轨道交通 2 号线一期工程重叠较大的跨镇公交线路优化调整说明

序号	线路	优化策略	现状			规划			说明	实施情况
			起讫点	起讫点	重叠 2 号线站点数量	起讫点	起讫点	重叠 2 号线站点数量		
1	L1	替代	莞城可园	威远海战馆	5	天安数码城	虎门威远海战馆	3	1、现状线路日客运量为 3830 人次，客流情况较好； 2、由规划 816 路替代服务；	已实施
2	107	替代	汽车客运总站	虎门中心客运站	5	——	——	——	1、现状日均客运量较高，为 5400 人； 2、由规划 801 路与规划 802 路替代服务；	已实施
3	112	替代	南城汽车客运站	长安汽车客运站	5	南城车站	长安车站	5	由规划 802 路替代服务；	已实施
4	113	替代	汽车客运总站	长安汽车客运站	5	——	——	——	由规划 802 路与规划 803 路替代服务；	已实施
5	118	替代	汽车客运总站	虎门沙角	5	市汽车客运站	沙田齐沙	3	由规划 831 路替代服务；	已实施
6	120	替代	汽车客运东站	长安汽车客运站	5	南城车站	长安车站	5	1、日均客运量过少，为 900 人； 2、由规划 802 路替代服务；	已实施
7	201	替代	东莞东站	虎门中心客运站	5	——	——	——	1、现状线路长度过长； 2、由规划 802 路与规划 811 路替代服务；	已实施
8	205	替代	石龙汽车客运站	长安汽车客运站	5	长安车站	东莞火车站	1	由规划 805 路替代服务；	已实施
9	213	替代	石龙汽车站客运站	虎门中心客运站	5	南城车站	长安车站	5	1、现状线路长度过长； 2、由规划 802 路替代服务；	已实施

序号	线路	优化策略	现状			规划			说明	实施情况
			起讫点	起讫点	重叠 2 号线站点数量	起讫点	起讫点	重叠 2 号线站点数量		
10	217	替代	石龙汽车客运站	沙田汽车客运站	3	—	—	—	由规划 801 路与规划 802 路替代服务；	已实施
11	222	替代	石龙汽车站	虎门中心客运站	5	—	—	—	由规划 801 路与规划 802 路替代服务；	已实施
12	228	替代	厚街墟镇	虎门威远海战馆	3	天安数码城	虎门威远海战馆	3	1、始发站从厚街车站延长至南城天安数码城； 2、可由规划 816 路覆盖；	已实施
13	303	替代	东莞东站	沙田汽车客运站	3	—	—	—	1、现状线路长度过长，为 68km； 2、由规划 806 与规划 807 路替代服务；	已实施
14	305	替代	厚街汽车客运站	桥头汽车客运站	3	—	—	—	1、线路长度过长； 2、由规划 813 路与规划 825 路替代服务；	已实施
15	310	替代	虎门中心客运站	道滘汽车客运站	5	虎门中心区客运配客点	市人民医院	5	1、与规划 808 路重复率达到 70%； 2、由 808 线路替代服务；	已实施
16	318	替代	虎门中心客运站	凤岗雁田	5	—	—	—	1、线路长度过长； 2、由规划 810 与规划 825 路替代服务	已实施

3.2.2 跨镇公交线路衔接

目前东莞市正在开展《东莞市公共交通规划修编（2013-2020）》，规划将对全市跨镇公交线路进行布局优化调整。根据《东莞市公共交通规划修编（2013-2020）》提出的跨镇公交线路布局方案，本次规划对近期建设的轨道 2 号线、莞惠城际、穗莞深城际三条轨道线路提出了跨镇公交线网衔接规划方案。具体衔接线路情况如下表所示。

表 3-2 近期建设轨道线路的跨镇公路线路衔接规划方案

序号	名称	优化策略	规划 起点站	规划 终点站	规划线路 长度 (km)	与近期轨道衔接站点
1	801	新增 (已开通)	第一国际东	虎门高铁站	35	2 号线-鸿福路站、西平站、蛤地站、展览中心站、虎门火车站； 穗莞深-沙田站、厚街站、虎门火车站； 莞惠线-西平站；
2	802	新增 (已开通)	南城汽车站	长安车站	38	2 号线-陈屋站、寮厦站、珊美站、展览中心站、虎门火车站； 穗莞深-厚街站、虎门火车站、长安金沙站；
3	805	新增 (已开通)	长安车站	东莞火车站	44.1	2 号线-东莞火车站； 莞惠线-松山湖北站；
4	805A	新增 (已开通)	长安车站	东莞火车站	44.1	2 号线-东莞火车站； 莞惠线-松山湖北站；
5	806	新增 (已开通)	南城车站	沙田车站	35	2 号线-西平站、展览中心站 穗莞深-沙田站； 莞惠线-西平站；
6	807	新增 (已开通)	东莞火车站	东莞东火车站	34	2 号线-东莞火车站； 莞惠线-常平站、东莞东站；
7	808	新增 (已开通)	虎门中心区客运配客点	市人民医院	39	2 号线-陈屋站、寮厦站、珊美站、展览中心站、虎门火车站； 穗莞深-厚街站、虎门火车站、虎门商贸城站； 莞惠线-道滘站；
8	809	新增 (已开通)	东莞火车站	樟木头振通车站	46.5	2 号线-东莞火车站 莞惠线-樟木头站；

序号	名称	优化策略	规划 起点站	规划 终点站	规划线路 长度 (km)	与近期轨道衔接站点
9	810	新增 (已开通)	东莞东火车站	凤岗汽车站	41.5	莞惠线-东莞东站、樟木头站;
10	811	新增 (已开通)	汽车东站	东莞东火车站	32.4	莞惠线-寮步站、常平站、东莞东站;
11	812	新增 (已开通)	长安汽车北站	樟木头振通车站	40	穗莞深-长安金沙站; 莞惠线-樟木头站;
12	813	新增 (已开通)	南城车站	东莞火车站	33	2号线-东莞火车站、西平站; 莞惠线-西平站;
13	815	新增 (已开通)	横沥职教城	谢岗银湖工业区	30	莞惠线-常平站、东莞东站;
14	816	新增 (已开通)	天安数码城	虎门威远海战馆	34.5	2号线-陈屋站、寮厦站、虎门火车站; 穗莞深-虎门火车站;
15	817	新增 (已开通)	汽车东站	桥头车站	40	莞惠线-寮步站;
16	818	新增 (已开通)	长安车站	东莞东火车站	37.5	莞惠线-东莞东站;
17	820	新增 (已开通)	凤岗雁田	樟木头振通车站	30	莞惠线-樟木头站;
18	821	新增 (已开通)	汽车东站	东莞火车站	23	2号线-东莞火车站、榴花公园站;
19	822	新增 (已开通)	汽车东站	东莞市第七高级中学	37	2号线-榴花公园站;
20	825	新增 (已开通)	厚街大润发商场	松山湖车站	45	2号线-寮厦站、珊美站; 莞惠线-松山湖北站;
21	826	新增 (已开通)	长安汽车北站	东莞火车站	41.5	2号线-东莞火车站; 穗莞深-长安金沙站; 莞惠线-寮步站、松山湖北站;
22	827	新增 (已开通)	松山湖理工学院	东莞东火车站	30.7	莞惠线-常平站、东莞东站;
23	828	新增 (已开通)	市汽车总站	东莞火车站	31	2号线-东莞火车站;

序号	名称	优化策略	规划 起点站	规划 终点站	规划线路 长度 (km)	与近期轨道衔接站点
24	829	新增 (已开通)	石碣潢泗围	松山湖车站	33	莞惠线-松山湖北站;
25	830	新增 (已开通)	南城车站	黄江广场	41.5	2 号线-西平站、蛤地站; 莞惠线-西平站、东城南站、寮步站、大朗站;
26	831	新增 (已开通)	市汽车客运站	沙田齐沙	36	2 号线-蛤地站、陈屋站、寮厦站; 穗莞深-沙田站;
27	832	新增 (已开通)	虎门威远炮台	长安车站	27	穗莞深-虎门商贸城站、长安厦边站、长安金沙站;
28	833	新增 (已开通)	广医后门	清溪车站	39.6	莞惠线-大朗站、樟木头站;
29	835	新增 (已开通)	汽车东站	大岭山广场	34.8	莞惠线-松山湖北站;
30	837	新增 (已开通)	东莞职业技术学院	横沥车站	40	莞惠线-大朗站
31	L2	新增 (已开通)	市汽车客运站	石龙金沙湾	25	2 号线-榴花公园站、下桥站、天宝站
32	L6	新增 (已开通)	东城体育公园	茶山南社	27	2 号线-旗峰公园站、东城站 莞惠线-东城南站

3.3.3 镇区内部公交线网衔接

本次规划将重点研究各镇区内部公交线路（包括毗邻线路）与规划轨道站点的衔接。规划主要是根据各镇区现状与规划公交线网，结合镇区内用地发展规划和轨道站点的客流预测，在对现状镇区内部公交线网不进行较大变动的前提下，充分考虑利用现有公交线路加强与轨道站点的衔接。

本次规划对有轨道站点的 28 个镇区都制定了常规公交与轨道站点的衔接方案，下面按照轨道交通 2 号线、穗莞深城际轨道、莞惠城际轨道、轨道 1 号线、轨道 3 号线、轨道 4 号线所经过镇区的顺序，对各镇区的公交线网衔接规划方案进行介绍。

1、茶山镇

东莞市在建轨道 2 号线经过茶山镇，轨道 2 号线在茶山镇设有茶山站一个轨道站点，位于莞龙路上，靠近与沙岭工业路的交汇处。

茶山镇现状共有 5 条镇内公交线路，其中 4 条线路经过东莞火车站，1 条线路以及石龙一条线路经过茶山站，可实现茶山镇常规公交与轨道交通的接驳。为加强茶山镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、茶山 1 路、2 路和 4 路分别由栗边大圳埔工业区、寮步向西路口和横沥西城开往石龙金沙湾广场，均经过东莞火车站。

2、茶山 3 路由栗边永信检测站开往丽江豪园西门，途经茶山站和东莞火车站两个轨道站。

3、结合《茶山镇公共交通体系规划》，将规划中的 10 路公交线局部改线，使其经由方中路最终接至石龙火车站，对此规划公交线路的调整将有利于石龙火车站、轨道 2 号线茶山站和茶山客运站直接联系起来，方便旅客通过公交实现换乘。

表 3-3 茶山镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数（条）
东莞火车站	2 号线	茶山：1 路、2 路、3 路、4 路；		4
茶山站	2 号线	3 路	10 路	2

2、厚街镇

东莞市规划在建的轨道 2 号线和穗莞深城际轨道经过厚街镇，厚街镇共规划有 5 个轨道站点，其中 2 号线在厚街镇设有陈屋站、寮厦站、珊美站和展览中心站 4 个轨道站点，穗莞深城际轨道在厚街镇设有厚街站。

厚街镇现状有 14 条镇内公交线路。现状公交线路中有 3 条公交线路经过厚街镇规划的轨道站点，可实现与轨道站点的公交衔接。其中：6 路公交线经过 2 号线珊美站、展览中心站和虎门火车站，7 路公交线经过 2 号线珊美站和虎门火车站，13 路公交线经过 2 号线陈屋站。

为进一步加强厚街镇常规公交与轨道交通的衔接能力，结合《厚街镇公共交通规划》，规划如下：

1、局部调整展览中心站附近的 7 路公交线，使其经过展览中心站，并将末站调至虎门白沙高铁站，满足桥头、南五、溪头、宝塘、下汴、白濠社区居民购物与换乘地铁出行的方便；将 13 路公交线由上塘公园站延伸至展览中心站地铁站，进一步增强展览中心站的公交衔接能力；局部调整陈屋地铁站附近的 9 路公交线，将其从陈屋天桥站移至陈屋地铁站，进一步增强与 2 号线的衔接。

2、《厚街镇公共交通规划》规划在近期（2015-2017 年）延长现有的 16 路公交线，使其经过陈屋地铁站；将 8 路公交线末站调至虎门白沙高铁站，满足白濠、溪头、新塘等社区的购物、出行需求；规划新开通 2 路和 21 路公交线，经过珊美站；规划新增 15 路、17 路、20 路三条公交线，衔接陈屋站、寮厦站以及穗莞深城际厚街站 3 个轨道站点，在完善厚街镇公交线网的同时，进一步增强规划轨道站点的公交衔接以及乘客的便捷换乘。

表 3-4 厚街镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数（条）
陈屋站	2 号线	13 路	9 路、15 路、16 路	4
寮厦站	2 号线	-	15 路、17 路、20 路	3
珊美站	2 号线	6 路、7 路	2 路、21 路	4
展览中心站	2 号线	6 路	7 路、13 路	3
虎门火车站	2 号线	6 路	7 路、8 路	3
厚街站	穗莞深城际	8 路	17 路	2

3、虎门镇

广深港客运专线、轨道2号线和穗莞深城际轨道经过虎门镇，虎门镇共规划有7个轨道站点。穗莞深城际轨道在虎门镇设有虎门火车站、虎门商贸城站，其中，虎门火车站为穗莞深城际轨道、广深港客运专线与2号线交汇的综合枢纽站；2号线还设有虎门北站、虎门大道站、虎门金捷路站、虎门光明路站、虎门南站等5个一般轨道站。

虎门镇现状有15条镇内公交线路。现状公交线路中有2、3A、3B、6、8、9、10、15、16路等公交线路经过虎门镇规划的4个轨道站点，可实现与轨道站点的公交衔接。而虎门北站、虎门商贸城站2个轨道站点现状没有公交线路经过。

为进一步加强虎门镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、为了加强虎门镇公交线路与虎门火车站的衔接，规划考虑对虎门火车站附近的公交首末站进行调整。具体为：将现状的5路公交线末站由白沙综合市场延伸到虎门火车站；将12路公交线首站由丰泰东海山庄调整至虎门火车站；将1路公交线末站由龙的传说调整至虎门火车站，相应的公交线路也延伸调整到新兴路和白沙东路上。结合上述公交线路调整，公交站点也相应进行增设和调整。

2、为了加强轨道2号线的虎门北站、虎门大道站两个轨道点与虎门镇南北向公交线路的衔接，规划将人民北路和人民中路的17路公交线调整至连升路上，而且该线路调整也起到降低人民路上公交线路重复系数的作用。结合线路调整，对连升路的公交站点进行规划布设。

3、为加强虎门北站、虎门商贸城站两个轨道点与虎门镇东西向公交线路的衔接，同时尽可能减少虎门大道的公交重复线路，规划将虎门大道上的3A公交线路和15路公交线改线至体育路、人民路上，公交站点也相应进行规划和调整。

4、将人民路和太沙路公交线10路改线至连升路与虎门大道，以加强虎门商贸城站、虎门金捷路站、虎门光明路站三个轨道站与虎门镇南北向公交线路的衔接，同时也起到降低原有道路上公交线路重复系数的作用。结合线路调整，公交站点也相应进行规划和调整。

5、将虎门南站附近的17路公交线末站由东步行街调整至虎门南站，以加强虎门南站的公交线路衔接。

表 3-5 虎门镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
虎门火车站	穗莞深城际、广深港客专、2号线	虎门8路和10路、沙田4路、厚街6路	1路、5路、12路、13路、沙田5路、厚街7路和8路	11
虎门商贸城站	穗莞深城际	--	3A路、10路、15路	3
虎门北站	2号线	--	3A路、15路、17路	3
虎门大道站	2号线	2路、3B路、6路、16路、(3A、15)	17路	5
虎门金捷路站	2号线	9路	10路	2
虎门光明路站	2号线	9路	10路	2
虎门南站	2号线	6路	17路	2

4、长安镇

东莞市规划的轨道2号线、3号线和穗莞深城际轨道经过长安镇，长安镇共规划有12个轨道站点。穗莞深城际轨道在长安镇设有长安厦边站、长安金沙站，其中，长安金沙站为穗莞深城际轨道与3号线交汇的综合枢纽站；2号线设有长安新区西站、长安新区东站和长安新区站，其中长安新区站为2号线与3号线交汇的综合枢纽站；此外，3号线还设有长安新区南站、长安新区北站、长安建安路站、长安乌沙村站、长安步行街站、莲花广场站、海悦花园站等7个一般轨道站。

长安镇现状有镇内公交运营线路19条(另有5条线路停运)。根据最新《东莞市长安镇公共交通专项规划(2013-2020)》，长安镇公交线路中有18条公交线路经过长安镇规划的7个轨道站点，可实现与轨道站点的公交衔接。而长安新区北站、长安新区站、长安新区西站、长安新区东站、长安新区南站5个轨道站点现状没有公交线路经过。

本次规划将结合《东莞市长安镇公共交通专项规划(2013-2020)》对长安镇公交线路进行调整，进一步加强长安镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、长安新区站、长安新区北站现状没有公交线路衔接，规划将新长安9路、新长安11路延长，延长线路经过长安新区北站，终点到轨道长安新区站，以加

强轨道长安新区北站、轨道长安新区站的公交衔接，相应的沿线公交站点也进行增设和调整。

2、长安新区西站、长安新区东站、长安新区南站三个轨道站现状均没有公交线路经过。为了方便长安新区换乘轨道交通以及加强轨道站点间的联系，规划新增长安新区内部的公交环线 N1 路，首末站设在轨道枢纽长安新区站。

表 3-6 长安镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
长安厦边站	穗莞深城际	新长安 13 路、新长安 21 路		2
长安金沙站	穗莞深城际、3 号线	新长安 11 路、新长安 13 路、新长安 25 路		3
长安新区西站	2 号线	--	N1	1
长安新区站	2 号线、3 号线	--	新长安 9 路、新长安 11 路、N1	3
长安新区东站	2 号线	--	N1	1
长安新区南站	3 号线	--	N1	1
长安新区北站	3 号线	--	新长安 9 路、新长安 11 路	2
长安建安路站	3 号线	新长安 11 路、新长安 20 路	、	2
长安乌沙村站	3 号线	新长安 7 路、新长安 8 路、新长安 9 路、新长安 11 路、新长安 12 路、新长安 19 路、新长安 23 路	--	7
长安步行街站	3 号线	新长安 1 路、新长安 6 路、新长安 7 路、新长安 9 路、新长安 12 路、新长安 18 路、新长安 19 路、新长安 22 路、新长安 23 路、新长安 24 路	--	10
莲花广场站	3 号线	新长安 1 路、新长安 15 路、新长安 21 路	--	3
海悦花园站	3 号线	新长安 2 路	--	1

5、寮步镇

在建的莞惠城际轨道经过寮步镇，莞惠城际在寮步镇设有寮步站。

寮步镇现状共有公交线路 11 条，均为镇内公交线路，莞惠城际寮步站所在位置目前没有公交线路经过。

本次规划将结合《寮步镇公交线网调整规划》，对寮步镇内部公交线路进行调整，以进一步加强寮步镇常规公交与轨道交通的衔接。规划调整如下：

1、根据《寮步镇公交线网调整规划》，寮步 1 路将被拆分为 1 路和 12 路，以城际寮步站为首末站。1 路加强轨道站与教育城、篮球公园、百业工业园、汽车东站的公交衔接，12 路加强轨道站老中心与轨道站的公交衔接。

2、根据《寮步镇公交线网调整规划》，未来随着莞惠城际的建成，将新增寮步 11 路，由城际轨道站沿蟠龙路-香市路-松柏路至鼎峰品筑站，以加强寮步镇新中心、行政中心与城际轨道站的联系，并相应增设公交线路站点。

表 3-7 寮步镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站 所属线路	现状衔接 公交线路	新增衔接 公交线路	衔接公交线 路总数（条）
寮步站	莞惠城际	--	1 路、11 路、12 路	3

6、松山湖园区

在建的莞惠城际轨道和规划的轨道 1 号线、3 号经过松山湖园区，松山湖园区共规划设有 4 个轨道站点，其中莞惠城际、3 号线交汇处设有松山湖北站，1 号线、3 号线在松山湖园区交汇设有松山湖枢纽站，3 号线在松山湖园区设有松山湖企业总部站、松山湖大学城站。

松山湖园区内现状共有公交线路 11 条，其中园区内部公交线路 10 条、跨镇公交线路 1 条。现状松山湖园区内公交线路中 4 路和 8 路经过轨道松山湖大学城站，松山湖北站、松山湖站、松山湖企业总部站现状无园区公交线路经过。

为进一步加强松山湖园区常规公交与轨道交通的衔接，规划调整如下：

1、现状松山湖北站无公交线经过，规划将公交 3 路 B 线由工业东路调整至新城路，途经松山湖北站，以加强该轨道站的公交衔接能力。

2、现状松山湖枢纽站无公交线经过，规划将公交 2 路调整至新城路，使其通过轨道松山湖枢纽站、松山湖北站，不再绕行科苑路、沁园路、工业西路，增加线网覆盖率。2 路公交线所取消的路段可由 5 路和 8 路、328 路公交线所覆盖，公交线调整并不影响原线路经过地区的居民公交出行。

3、未来随着轨道 3 号线的建成，规划将公交 5 路首末站由教师村延长至松山湖企业总部站，途经轨道松山湖大学城站。

表 3-8 松山湖园区轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
松山湖北站	莞惠城际、3号线	--	3路B线、2路	2
松山湖企业总部站	3号线	--	5路	1
松山湖大学城站	3号线	4路、8路	5路	3
松山湖站	1号线、3号线	--	2路	1

7、大朗镇

在建的莞惠城际轨道和规划的轨道1号线经过大朗镇，大朗镇共规划有4个轨道站点，其中1号线在大朗镇设有大朗西站、大朗站、湿地公园站3个轨道站点，莞惠城际轨道在大朗镇设有大朗站。

大朗镇现状共有公交线路16条，其中镇内公交线路12条、毗邻公交线路4条。现状公交线路中有10条公交线路经过大朗镇规划的4个轨道站点，可实现与轨道站点的公交衔接。其中：1、2、4、5、7、8A、15、16路共8条公交线经过莞惠城际大朗站；3路公交线经过1号线大朗西站；1路、2路、7路、9A路4条公交线经过1号线大朗站，15、16路2条公交线经过1号线湿地公园站。

为进一步加强大朗常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、轨道大朗西站现状有公交3路经过，规划公交16路终点站由佛新村延长至轨道大朗西站，加强该轨道站与大朗中心城区、大朗汽车总站的衔接。

2、轨道湿地公园站现状有公交15路经过，规划公交5路由云莲路调整至金民路，途经湿地公园站，加强该轨道站的公交线接能力。

表 3-9 大朗镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
大朗站	莞惠城际	1路、2路、5路、7路、8路、3路、15路、16路、18路	--	9
大朗西站	1号线	3路	16路	2
大朗站	1号线	1路、2路、7路、9路、12路、16路	--	6
湿地公园站	1号线	15路	5路	2

8、常平镇

在建的莞惠城际轨道和规划的轨道3号线经过常平镇，常平镇共规划有5个轨道站点，3号线在常平镇设有常平北环路站、常平北站、东莞南站、东莞东站4个轨道站点，莞惠城际轨道在常平镇设有常平站、东莞东站2个轨道站点，其中东莞南站为常平火车站与轨道3号线衔接的综合枢纽站，东莞东站为东莞火车站、莞惠城际、轨道3号线共同设置的综合枢纽站。

常平镇现状共有公交线路20条，均为镇内公交线路。现状公交线路中：20条公交线全部经过3号线东莞南站；6路公交线经过3号线常平北环路站；12路、14路公交线经过3号线常平北站；1、1B、2、7、11、12、13、A1、A3路共9条公交线经过莞惠城际常平站；3、4、6、8路共4条公交线经过莞惠城际东莞东站。

为进一步加强常平镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、常平北环路站仅有1条公交线经过，规划将3路公交线首末站由岗梓延伸至该轨道站，规划将4路公交线首末站由金美工业区延伸至该轨道站，以加强该轨道站的公交衔接能力。

2、常平北站仅有2条公交线经过，规划将17路、18路公交线首末站由常平火车站站延伸至该轨道站，以加强该轨道站的公交衔接能力。

4、东莞南站、常平站、东莞东站现状有多条公交线路经过，公交衔接较好，规划可继续保留衔接的公交线路不变。

5、与常平镇毗邻的横沥镇没有规划轨道线路与站点，考虑到横沥镇居民换乘公共交通的需求，规划将横沥公交8路线从终点站田头（贝涌）村沿环常北路延伸至轨道3号线常平北站，延伸后的横沥公交8路可实现横沥镇公交线路与轨道3号线常平北站的衔接，方便横沥镇乘客换乘，同时加强了常平镇与横沥镇的交通联系。

表 3-10 常平镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
常平站	莞惠城际	1、1B、2、7、11、12、13、A1、A3	--	9
东莞东站	莞惠城际、3号线	3路、4路、6路、8路	--	4
常平北环路站	3号线	6路	3路、4路	3

常平北站	3 号线	12 路、14 路	17 路、18 路、横沥 8 路	5
东莞南站	3 号线、广深铁路	1、1B、2、3 路等 20 条	--	20

9、樟木头镇

莞惠城际经过樟木头镇，在樟木头镇北侧设有樟木头站，规划广深铁路在樟木头设有樟木头站。樟木头镇现状有 15 条公交线，其中 12 条镇内线路，3 条毗邻线路。但线路大多集中在中心镇区。中心镇区与北部片区的公交联系不强，为加强樟木头镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、将 2 路公交首站调整到莞惠城际樟木头站，并设置相应的衔接站点，以加强樟木头北部片区与中心镇区的交通联系，并加强莞惠城际樟木头站与振通汽车站的联系，服务中长途旅客出行的换乘需求。

2、现状樟木头公交线主要汇集在广深铁路樟木头站所在位置，该站公交衔接较好，规划可继续保留衔接的公交线路不变。

表 3-11 樟木头镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
樟木头站	莞惠城际	--	2 路	1
樟木头站	广深铁路	1 路、2 路、3 路、等 12 条	--	12

10、谢岗镇

在建的莞惠城际轨道在谢岗镇设有谢岗站。谢岗镇现状有 5 条公交线路。现状公交线路中，3 路公交线经过谢岗站。

为进一步加强谢岗镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、谢岗站仅有一条公交线经过，规划将谢岗站附近的 1 路、4 路公交线首末站由谢岗广场延伸至谢岗站，以加强该轨道站的公交衔接能力。

2、将谢岗站附近的 5 路公交线局部改线，使其经过该轨道站，以加强该轨道站的公交接驳能力。由于 5 路公交局部改线段有 3 条公交线经过，因此 5 路公交线调整并不影响原经过地区居民公交出行。

表 3-12 谢岗镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
谢岗站	莞惠城际	3路	1路、4路、5路	4

11、大岭山镇

规划的轨道1号线经过大岭山镇，大岭山镇共规划有3个轨道站点，分别是大岭山站、大岭山东南站和大岭山北站。

大岭山镇现状共有公交线路10条，其中镇内公交线路9条、毗邻公交线路1条。现状公交线路中有6条公交线路经过大岭山镇规划的3个轨道站点，可实现与轨道站点的公交衔接。其中：2、3、10路共3条公交线经过大岭山东南站；1路、8路、9路3条公交线经过大岭山北站，大岭山站位置现状没有公交线路经过。

为进一步加强大岭山镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、大岭山站位置现状没有公交衔接，为加强该站的公交衔接能力，规划：将附近的6路公交线局部改线，使其经过该轨道站；将毗邻线路12路公交线首站由向东市场调整至大岭山站；将10路公交线路走向进行优化，使其经过大岭山站，同时该线路调整可缩短线路里程以及降低原道路的公交线路重复系数。

2、其它轨道站点由于有多条公交线路经过，公交衔接较好，规划可继续保留衔接的公交线路不变，对衔接的公交站点进行微调，使其尽可能邻近轨道站点，方便旅客换乘。

表 3-13 大岭山镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
大岭山站	1号线	--	6路、10路、12路	3
大岭山东南站	1号线	2路、3路、10路	--	3
大岭山北站	1号线	1路、8路、9路	--	3

12、黄江镇

规划的轨道1号线和4号线途径黄江镇，两条轨道线在黄江镇共设5个车站，分别为黄江北站、黄牛埔站、黄江中心站、黄江南站和黄江东站，其中黄江中心站为1号线和4号线的换乘枢纽站。

黄江镇现状有 10 条公交线路，本次规划将结合《黄江镇公交发展规划》，对黄江镇内部公交线路进行调整，以进一步加强黄江镇常规公交与轨道交通的衔接。规划调整如下：

1、轨道黄江南站现状与公交 1 路接驳，根据《黄江镇公交发展规划》，将增加 13 路与之接驳，13 路由黄江医院至森林公园（大冚），可增强轨道站与中心区公交衔接，并相应增设公交线路站点。

2、轨道黄江中心站现状与公交 1 路、2 路接驳，根据《黄江镇公交发展规划》，远期共规划 5 条接驳线路，其中 1 路、2 路和 11 路为经停线路，4 路和 6 路在该轨道站设首末站。1、2、4 线路主要保障轨道交通客流与镇内公交网络的衔接，6 路加强轨道交通站点与镇中部的联系，11 路联通了南部各村与轨道站点，保障了轨道交通客流到达镇内各个区域的连通性。

表 3-14 黄江镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数（条）
黄江北站	1 号线	1 路、2 路、3 路、4 路、5 路、6 路、7 路、8 路、9 路	--	9
黄牛埔站	1 号线	1 路、2 路、3 路、4 路、5 路、6 路	--	6
黄江中心站	1 号线、4 号线	1 路、2 路	11 路、4 路、6 路、	5
黄江南站	1 号线	1 路	13 路	2
黄江东站	4 号线	2 路	--	1

13、东坑镇

规划的轨道 3 号线在东坑镇设有两站，分别为中兴大道站、东坑南站。

东坑镇现状共有公交线路 8 条。现状公交线路均经过轨道站点，可实现与轨道站点的公交衔接。其中：1、2、2A、3、6、12 路共 6 条公交线经过中兴大道站；4 路、11 路公交线经过东坑南站。

由于轨道站点现状公交衔接较好，规划继续保留衔接的公交线路不变，对衔接的公交站点进行微调，使其尽可能邻近轨道站点，方便旅客换乘。

表 3-15 东坑镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
中兴大道站	3 号线	1 路、2 路、2A 路、3 路、6 路、12 路	--	6
东坑南站	3 号线	4 路、11 路	--	2

14、桥头镇

东莞市规划轨道线 3 号经过桥头镇，轨道 3 号线在桥头镇设有桥头西站和大东路站两个轨道站点，位于桥头工业园区内。

桥头镇现状共有 8 条镇内公交线路。现状公交线路有 1 条经过轨道桥头西站，可实现与轨道站点的公交衔接。大东路站所在位置没有公交线路经过，为加强桥头镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、将 3 路、9 路公交车首末站延伸到桥头西站，以加强桥头工业园区北部与中心镇区的交通联系，并加强桥头西站与桥头汽车站的联系，服务中长途旅客出行的换乘需要。

2、将 1 路、2 路、8 路公交车首末站延伸到大东路站，以加强桥头工业园区南部与中心镇区及桥头汽车站的交通联系。

表 3-16 桥头镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
桥头西站	3 号线	1 路	3 路、9 路	3
大东路站	3 号线	--	1 路、2 路、8 路	3

15、企石镇

规划的轨道 3 号线经过企石镇，3 号线在企石镇共设有东山大道站、东部工业园区站和企石博厦站三个轨道站点。

1、企石镇现状共有 6 条公交线路，规划保留现有与轨道站点衔接的公交线路 1 路、2 路不变，对衔接的公交站点进行微调，使其尽可能靠近轨道站点。

2、为加强东山大道站与企石镇中心的公交衔接，规划将该站附近的 3 路公交车末站由东业工艺厂延伸至东山大道站。

3、为加强东山大道站与企石镇客运站的衔接，将附近的4路公交线改线经过东山大道站，并将4路公交线末站由显雄印刷厂调整至企石客运站。

4、为加强企石博夏站、东部工业园区站与企石镇中心的衔接，将5路公交线终点由上截广场沿东江大道延伸到企石博夏站，途经东部工业园区站。

表 3-17 企石镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
东山大道站	3号线	1路	3路、4路	3
东部工业园区站	3号线	2路	5路	2
企石博夏站	3号线	1路	5路	2

16、塘厦镇

东莞市规划的轨道4号线经过塘厦镇，塘厦镇共规划有4个轨道站点，分别为塘厦西站、塘厦中心站、东兴大道站和塘厦东站。

塘厦镇现状共有公交线路22条。现状公交线路中有14条公交线路经过厚街镇规划的3个轨道站点，可实现与轨道站点的公交衔接。其中：3路、4路、9路、11路、14路共5条公交线经过塘厦西站，3路、4路、9路、11路4条公交线经过塘厦中心站，2、3、5、6、8、9、10、12、13、14、15、16、19路共13条公交线经过东兴大道站，而塘厦东站所在位置没有公交线路经过。

为进一步加强塘厦镇常规公交与轨道交通的衔接能力，规划如下：

1、规划的塘厦西站、塘厦中心站、东兴大道站三个轨道站点现状都有多条公交线路经过，能较好地实现常规公交与轨道交通的衔接，规划继续保留衔接的公交线路不变，对衔接的公交站点进行微调，使其尽可能邻近轨道站点，方便旅客换乘。

2、规划将塘厦东站附近的公交线路进行局部调整，使其经过该轨道站，实现常规公交与该轨道站点的衔接，具体为：将2路公交首末站由塘夏天桥沿江源路延伸到塘厦东站，将16路公交首末站由石潭埔桥贝延伸调整到塘厦东站；将7路公交局部改线，使其经过塘厦东站并设置衔接的公交站点，由于7路公交局部改线段有公交线经过，因此7路公交线调整并不影响原经过地区居民公交出行。

3、由于凤岗镇没有轨道交通，为方便凤岗镇居民乘坐轨道交通出行，规划将 21 路（塘厦中学—凤岗车站）公交线首末站由塘厦中学延伸调整至塘厦中心站，方便凤岗镇居民通过公交换乘轨道交通。

表 3-18 塘厦镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
塘厦西站	4 号线	3 路、4 路、9 路、11 路、14 路	--	5
塘厦中心站	4 号线	3 路、4 路、9 路、11 路	21 路	5
东兴大道站	4 号线	2、3、5 路等 13 条	--	13
塘厦东站	4 号线	--	2 路、7 路、16 路、	3

17、清溪镇

规划的轨道 4 号线经过清溪镇，清溪镇共规划有 3 个轨道站点，分别为清溪南站、清溪站、清溪汽车站。

清溪镇现状共有公交线路 13 条，其中镇内公交线路 11 条，毗邻公交线路 2 条。现状公交线路均经过规划轨道站点，可实现与轨道站点的公交衔接。其中：1、2、3、5、6、7、8 路公交线首末站设在清溪汽车站，可实现与旁侧的轨道站公交衔接，并且 4、9、10、11 和 22 路共 5 条公交线经过轨道清溪汽车站；2、7、8、11 路共 4 条公交线经过清溪站；5、6、8、22、23 路共 5 条公交线经过清溪南站。

由于清溪镇规划的 3 个轨道站点目前都有多条公交线路经过，公交衔接较好，规划可继续保留衔接的公交线路不变，对衔接的公交站点进行微调，使其尽可能邻近轨道站点，方便旅客换乘。

表 3-19 清溪镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
清溪南站	4 号线	5 路、6 路、8 路、22 路、23 路	--	5
清溪站	4 号线	2 路、7 路、8 路、11 路	--	4
清溪汽车站	4 号线	1~11 路、22 路	--	12

18、横沥镇

目前，横沥镇没有规划的轨道线路与站点，横沥镇附近有轨道3号线经过，可设置横沥镇与轨道3号线的换乘线路，增强横沥镇与轨道线路的联系。

横沥镇现有公交线路8条，现状公交1路、8路均可延伸至轨道3号线常平北站，实现与轨道3号线的换乘。规划将公交8路从终点站田头（贝涌）村沿环常北路延伸至轨道3号线常平北站，延伸长度约1.6公里。优化后的公交8路可实现公交线路与轨道3号线常平北站的衔接，方便横沥镇乘客换乘。

表 3-20 横沥镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
常平北站	3号线	-	8路	1

3.3.4 水乡片区公交线网衔接

水乡片区统筹发展重点区域包括中堂镇、望牛墩镇、麻涌镇、洪梅镇、道滘镇五个镇，统筹发展重点区域的公交，由水乡新城公共汽车有限公司统一运营。协调发展区（包括万江、石龙、石碣、高埗、沙田、虎门港）维持“一镇一公汽”格局。本规划内容结合《东莞市水乡特色发展经济区公共交通规划》成果，以水乡片区公交规划方案为依据，确定合理的衔接方案。

1、重点发展区域

水乡重点发展区域有莞穗城际和穗莞深城际两条城际轨道，形成十字架构，市域轨道1号线东西辐射。

根据《东莞市水乡特色发展经济区公共交通规划》水乡重点发展区域公交线路数量总计25条（不包含由跨镇公汽运营的线路），其中公交干线11条，公交普线14条，其中16条公交线路与规划的轨道站点衔接。具体见下表。

表 3-21 重点发展区域轨道交通站点衔接公交线路汇总

所在镇区	轨道站点	轨道站所属线路	衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
麻涌镇	麻涌西站	1号线	601路、611路、613路、616路、617路、64路	6
道滘镇	道滘站	莞惠城际	603路、605路	2
	道滘站	1号线	77路、601路、603路、612路	4
	道滘东站	1号线	601路、602路、77路	3
中堂镇	中堂站	穗莞深城际	610路、64路、617路	3

所在镇区	轨道站点	轨道站所属线路	衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
洪梅镇	洪梅站	穗莞深城际	62路、606路、613路、77路	4
望牛墩镇	望牛墩站	穗莞深城际	73路	1
	望洪站	莞惠城际、穗莞深城际、1号线	601路、606路、612路、62路、77路	5
	麻涌东站	1号线	607路	1
中心城区	鸿福路站	1号线、2号线	64路	1
	西平站	2号线、莞惠城际	612路	1

2、石龙镇

东莞市在建轨道线2号起点站东莞火车站位于石龙与茶山镇交界处，根据规划，作为轨道交通2号线的起点站，东莞火车站将建成集铁路、轨道、公路与一体的综合性交通枢纽。该综合交通枢纽规划占地14万平方米，地上为火车站，地下设2号线首站，旅客可以在该枢纽实现“零距离”换乘。

石龙镇共有8条公交线路，有6条公交线路以及茶山4条线路经过新东莞火车站，1条公交线路经过茶山站和榴花公园站2个轨道站，可实现石龙镇常规公交线路与轨道交通2号线轨道站点的衔接。

1、石龙1路、石龙2路、石龙7路首末站位于东莞火车站（石龙侧），石龙4路、5路、8路途经轨道2号线东莞火车站，6条线路覆盖镇区主要道路，可满足石龙镇居民对外的铁路和轨道出行需求。

2、石龙6路由园洲桥开往榴花车站，现状与2号线茶山站、榴花公园站衔接，规划对衔接的公交站点进行微调，使其尽可能邻近轨道站点，方便旅客换乘，兼顾市民至茶山站和榴花公园站的需求。

表 3-22 石龙镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
东莞火车站	2号线	石龙1路、2路、4路、5路、7路、8路		6
茶山站	2号线	石龙6路	-	1
榴花公园站	2号线	石龙6路	-	1

3、沙田镇

穗莞深城际轨道经过沙田镇，在沙田镇设有沙田站一个轨道站点，位于港口大道和滨港路交汇处。

沙田镇共有 6 条公交线路，其中通往相邻镇区的公交线路有 3 条，根据《东莞市水乡特色发展经济区公共交通规划》，5 条公交线路调整后均与轨道站衔接。

1、沙田镇现状 2 路、4 路途经穗莞深城际沙田站，可实现与轨道站的衔接。

2、规划将沙田 3 路沙田汽车站至沙田镇标一段，由沙田大道改为途经港口大道、沿河路、站前路，使其经过轨道站，加强穗莞深城际沙田站的公交衔接。

3、沙田镇 4 路、5 路是开往虎门镇的毗邻线路，4 路终点站为虎门高铁站，可实现与轨道站的衔接。轨道 2 号线首期于 2016 年开通，考虑到近期沙田镇换乘轨道 2 号的需求，将沙田 5 路沿莞太路延长至虎门高铁站，近期可作为与轨道线 2 号衔接线路，远期保留作为穗莞深城际的补充线路。

4、近期沙田镇中心区连接立沙岛的疏港路未打通，因此立沙岛至轨道站点由沙田 1 路及重点发展区域公交线 77 路衔接，衔接轨道站点为望洪站及穗莞深城际洪梅站。疏港路打通后，将沙田镇公汽 1 路线延伸至立沙岛石化基地，并在三江、百安、海湾项目处增设公交中途站。不再由厚街镇、道滘镇、洪梅镇绕行。

表 3-23 沙田镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
沙田站	穗莞深城际	2 路、4 路	3 路	3
虎门火车站	2 号线	4 路	5 路	2

4、石碣镇

规划轨道线路未经过石碣镇，为进一步完善石碣镇与轨道的衔接，满足居民出行需求，需设置换乘公交线路与轨道接驳。

石碣镇现状共有公交线路 8 条，规划轨道线路未经过石碣镇，但与石碣镇毗邻。现状石碣 8 路由石碣唐洪站开往周屋小巴枢纽站，途经榴花公园轨道站，可实现与轨道 2 号线站点榴花公园站的公交衔接。规划继续保留衔接的 8 路公交车不变，对衔接的公交站点进行微调，使其尽可能邻近轨道站点。

1、为增强石碣镇与东莞火车站联系，完善石碣镇与轨道交通 2 号线的接驳，延长石碣 3 路、石碣 4 路、石碣 6 路到东莞火车站。

2、规划新增一条 9 路公交线，由四甲叶屋基开往榴花公园地铁站，进一步增强石碣镇与轨道交通的衔接能力。

表 3-24 石碣镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
榴花公园站	2 号线	8 路	9 路	2
东莞火车站	2 号线	--	石碣镇: 3 路、4 路、6 路	3

5、高埗镇

高埗镇现状共有公交线路 7 条，规划轨道线路未经过高埗镇。为进一步完善高埗镇与轨道的衔接，满足居民出行需求，将现状镇内公交 9 路线，由理文集团至东城下桥银岭街，延伸至榴花公园轨道站，实现高埗镇与轨道 2 号线站点榴花公园站的公交衔接。

表 3-25 高埗镇轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	现状衔接公交线路	新增衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
榴花公园站	2 号线	--	9 路	1

3.3.5 中心城区公交线网衔接

东莞中心城区的公交线网（包括城巴、小巴）较为发达，位于中心城区的轨道交通站点所在位置一般都有多条公交线路衔接，中心城区轨道站点的公交衔接条件较好。目前，东莞市正在全市公共交通规划修编工作，本规划结合正在进行的东莞市公共交通规划修编工作，共同对中心城区的公交线路优化衔接进行研究。

东莞市中心城区轨道线路主要为轨道交通 2 号线、轨道交通 1 号线，其中轨道交通 2 号线正在建设中。轨道交通 2 号线在中心城区内的轨道站共 8 个站点，轨道交通 1 号线在中心城区内的轨道站共 6 个站点。一般而言，轨道站点周边 500m 范围内的公交站点可视为与轨道衔接的公交站，衔接轨道公交站点的公交线路可视为衔接的线路。根据调查，中心城区的轨道站点 500m 范围内一般有多个公交站点，每个公交站点均有多条公交线路与之衔接，中心城区的轨道交通的公交接驳条件较好。在此基础上，根据轨道站点周边的用地条件和停车条件，优化调整衔接公交站点的位置，使其尽可能靠近轨道车站，方便旅客换乘。

另外，根据《东莞市公共交通规划修编（2013-2020）》，中心城区规划新开 6 条接驳轨道交通 2 号线首期工程的公交线路。新开行的 6 条线路中，C101 由地铁鸿福路站开往篮球馆，是衔接地铁鸿福路站的接驳线路；C102、C104 和 C105 是衔接地铁东城站的接驳线路，其中 C102 由文化广场公交枢纽开往东城万达公交枢纽，C104 由地铁东城站开往经贸中心，覆盖老莞城区的主要居住区，C105 由地铁东城站开往温塘工业区，覆盖东宝路沿线的主要居住区；C106 和 C107 是衔接地铁西平站的线路，分别由地铁西平站开往光明中学和江南第一城，用于接驳火炼树和景湖片。新开行的线路加强了常规公交与轨道交通的衔接，各个轨道站点衔接的公交线路和站点调整情况如下表所示。

表 3-26 中心城区轨道交通站点衔接公交线路汇总

轨道站点	轨道站所属线路	衔接公交站点	衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
榴花公园站	2 号线	帝豪工业区、榴花公园南	13 路,19 路, 24 路, 25 路, 47 路,55 路, C3 路,K3 路,K4 路, X9 路, X18 路	11
下桥站	2 号线	水果批发市场、下桥	19 路, 24 路, 25 路, 32 路, 33 路, C3 路, K3 空调, K4 路, X9 路, X18 路	10
天宝站	2 号线	温南路口、高田坊路口	5 路, 13 路, 14 路, 27 路, 49 路, 50 路, 51 路, K4 路, K6 路	9
东城站	2 号线	美好集团、东城中心西	4 路,14 路, 17 路, 23 路, 27 路, 45 路, 47 路, 52 路, 56 路, K4 路, X11 路,C102 路, C104 路,C105 路	14
旗峰公园站	2 号线	赛格电子市场、旗峰公园	1 路, 14 路, 18 路, 23 路, 27 路, 37 路, 52 路, 56 路, K1 路, K4 路, X11 路	11
鸿福路站	2 号线、1 号线	会展中心、会展中心东	9 路, 14 路, 27 路, 36 路, 46 路,C2 路, C4 路, X5 路, X7 路, X11 路, X13 路, C101 路	12
西平站	2 号线、莞惠城际	格林小城南、西平路口	18 路, 27 路, 51 路, 54 路, X1 路, X7 路, X9 路, C106 路, C107 路	9
蛤地站	2 号线	宏城五金模具城、隆溪路	27 路, 54 路	2
人民医院站	1 号线	人民医院	2 路,35 路, 50 路, X6 路, X8 路, X17 路, 高埗 12 路	8
汽车总站	1 号线	市汽车总站	2 路, 14 路, 19 路, 25 路, 28 路, 53 路, K1 路, K3 路, L2 路, L4 路	10
滨江体育馆	1 号线	滨江体育公园	3 路, 11 路, 14 路, 21 路, 25 路, 29 路, X13 路	7
莞太路站	1 号线	南城医院、鸿福路口、上边	2 路, 3 路, 6 路, 8 路, 10 路, 14 路, 20 路, 24 路, 26 路, 31 路, 39 路, 47 路, 48	20

轨道站点	轨道站所属线路	衔接公交站点	衔接公交线路	衔接公交线路总数(条)
		甲	路, C1 路, L1 路, L4 路, X5 路, X7 路, X11 路, X13 路	
新源路站	1 号线	新源路东、东城职中、黄旗印象	19 路, 36 路, 51 路, K1 路, K4 路, C2 路, C4 路, X1 路, X13 路	9
东城南站	1 号线、莞惠城际	东华中学、新锡边	1 路, 23 路, 31 路, 35 路, 36 路, 37 路, 40 路, 43 路, 55 路, C2 路, C4 路, K2 路, X2 路, X5 路, X13 路	15

第四章 衔接公交车辆和站场规模

4.1 衔接公交车辆规模

考虑到东莞市轨道交通线路为分期建设开通，本次规划仅研究规划目标年内达到规划初期（建成通车后第3年）轨道交通的衔接公交车辆增加规模。到规划目标年2020年，已开通且达到规划初期的轨道线路有4条：穗莞深城际、莞惠城际、轨道交通2号线首期工程和1号线一期。根据各线路规划初期年限的轨道站点公交衔接客流量，汇总得到2020年公交衔接客流总数，由此再计算出所需增加的常规公交车辆标台数。到2020年，轨道沿线共有19个镇区需要增加的衔接公交车辆370标台，如下表所示。

表 4-12020 年各镇区衔接公交车辆规模增量

序号	镇区	公交衔接客流量（人次/日）		2020年 公交衔接 客流量汇总	车辆 增加数 （标台）
		2018年 （2号线首期+城际线）	2020年 （1号线一期）		
1	中心城区	46909	58530	105439	132
2	茶山	1652	-	1652	3
3	长安	5241	-	5241	7
4	常平	12680	-	12680	16
5	大朗	3835	18192	22027	28
6	大岭山	-	14796	14796	19
7	道滘	2159	6926	9085	12
8	厚街	19259	-	19259	25
9	虎门	21510	-	21510	27
10	黄江	-	24502	24502	31
11	石龙	6302	-	6302	8
12	松山湖园区	2006	11839	13845	18
13	望牛墩	3343	5774	9117	12
14	中堂镇	2044	-	2044	3
15	洪梅镇	7608	-	7608	10
16	沙田镇	2544	-	2544	4
17	寮步镇	3343	-	3343	5
18	樟木头镇	3489	-	3489	5
19	谢岗镇	3896	-	3896	5
合计		147820	140559	288379	370

4.2 衔接公交车型配置

科学选择适合东莞市需求的最佳公交车型，实现公交事业的持续稳定健康发展是公交企业的重要决策之一。

(1) “环保交通”和“绿色公交”

坚持“环保交通”和“绿色公交”的发展思路，使用节能、环保、标准化的车辆，对安全、节能、环保性能达不到国家标准以及存在超限超载隐患的车辆，禁止进入道路运输市场，着力发展天然气汽车等污染少的公交车辆，对公共汽车逐步安装机动车尾气净化装置，减少排污量。

(2) 推广与应用节能与新能源公交车

广东省是国家开展节能与新能源汽车示范推广试点的省份，国家将以财政政策鼓励在公交、出租等公共服务领域率先推广应用节能与新能源汽车，对推广使用单位购买节能与新能源汽车给予补助，东莞市应大力推广与应用节能与新能源公交车辆。

(3) 车型与性能价格比

随着城市规模的扩大和交通需求的增加，公交车辆投入应以大中型车为主，逐步转移中巴、中客服务于公交支线运输。因此应结合东莞市城市特点、经济水平和财力状况综合选择，力争使公交车型在类型、性能价格比等方面达到最优。

(4) 适应不同线路特征和客流量的变化

结合东莞市的公交线路所承担的客流量情况，宜在客流量大、单程距离长、服务水平要求相对较高的骨架线路和主要线路上优先配备高性能、舒适、容量较大的快速大巴车辆；在东莞市客流较分散的次要线路或道路运行条件较差的线路宜使用中巴车辆，有利于保持发车间隔和线路运营效益。旅游线路宜适当选择配备高档次的新型公交车，以改善和提高城市形象和公交企业形象。

(5) 车辆维修

公交车辆运行时间长，行驶里程多，保养和维修的工作量大，车辆维修的方便性从车辆选型时就应予以重视。

4.3 衔接公交站场规模

根据衔接公交车辆的规模增量，依据《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》(CJJ/T 15-2011)，对衔接公交首末站和公交综合车场的用地规模增量进行了测算。到 2020 年，轨道沿线镇区需要增加的首末站用地规模 4.07 万平米，增加综合车场用地规模 2.22 万平米。

4.3.1 衔接公交首末站

为节约用地，公交车辆停放采取停车保养场与首末站相结合的方式，利用首末站场地夜间停放运营线路的部分公交车辆，其余部分停放在指定停车保养场。

表 4-2 2020 年东莞市衔接公交首末站规模增量

序号	镇区	首末站（平方米）
1	中心城区	14520
2	茶山	330
3	长安	770
4	常平	1760
5	大朗	3080
6	大岭山	2090
7	道滘	1320
8	厚街	2750
9	虎门	2970
10	黄江	3410
11	石龙	880
12	松山湖园区	1980
13	望牛墩	1320
14	中堂镇	330
15	洪梅镇	1100
16	沙田镇	440
17	寮步镇	550
18	樟木头镇	550
19	谢岗镇	550
合计		40700

4.3.2 衔接公交综合车场

综合车场（含维修厂）的规划在综合考虑现有用地及新建枢纽的可能来进行的。为节约用地，且方便公交车辆维修保养，规划将综合车场和维修厂统一布设，不再单独规划维修厂。

表 4-3 2020 年东莞市衔接公交综合车场用地规模增量

序号	镇区	综合车场（含维修）	新增占地面积（平方米）
1	中心城区	客运总站枢纽	5000
		客运南站	2920
2	茶山、石龙	东莞火车站枢纽	660
3	长安	长安车站	420
4	常平	常平车站	960
5	大朗	大朗车场	1680
6	大岭山	大岭山车站	1140
7	道滘、洪梅镇	望洪枢纽	1320
8	厚街	厚街车站	1500
9	虎门	虎门车场	1620
10	黄江	黄江综合车场	1860
11	松山湖园区	松山湖车站	1080
12	望牛墩	客运西站枢纽	720
13	中堂镇	麻涌综合车场	180
14	沙田镇	虎门港综合枢纽	240
15	寮步镇	寮步车场	300
16	樟木头镇	樟木头车场	300
17	谢岗镇	谢岗围老鼠尾车场	300
合计			22200

第五章 轨道交通站点衔接规划

5.1 轨道站点功能分级

根据东莞市轨道交通站点的布局、站点周边土地利用及交通设施规划状况等因素，对2020年（远期）轨道交通站点的交通接驳方案进行规划，将4条市内轨道线和2条城际轨道线沿线的92个站点划分成综合枢纽站13个，一般换乘站79个，如下表所示。

表 5-1 东莞轨道站点功能类型表

站点类型	序号	站点名称	所在轨道线路
综合枢纽站	1	望洪站	佛莞城际、莞惠城际、穗莞深城际、1号线
	2	西平站	莞惠城际、2号线
	3	东城南站	莞惠城际、1号线
	4	松山湖北站	莞惠城际、3号线
	5	东莞南站	3号线、广深铁路
	6	东莞东站	莞惠城际、3号线、广深铁路
	7	虎门火车站	穗莞深城际、2号线、广深客专
	8	长安金沙站	穗莞深城际、3号线
	9	东莞火车站	2号线、广深铁路
	10	松山湖站	1号线、3号线
	11	黄江中心站	1号线、4号线
	12	鸿福路站	1号线、2号线
	13	长安新区站	2号线、3号线
一般换乘站	1	中堂站、望牛墩站、洪梅站、沙田站、厚街站、虎门北站、虎门大道站、虎门金捷路站、虎门光明路站、虎门南站、长安新区西站、长安新区东站	穗莞深城际
	2	道滘站	佛莞城际
	3	寮步站、大朗站、常平站、樟木头站、谢岗站	莞惠城际
	4	麻涌西站、麻涌东站、道滘站、道滘东站、人民医院站、汽车总站、滨江体育馆站、莞太路站、新源路站、水濂山站、大岭山北站、大岭山站、大岭山东站、大朗西站、大朗站、湿地公园站、黄江北站、黄牛埔站、黄江南站	1号线
	5	茶山站、榴花公园站、下桥站、天宝站、东城站、	2号线

站点类型	序号	站点名称	所在轨道线路
		旗峰公园站、蛤地站、陈屋站、寮厦站、珊美站、展览中心站、虎门北站、虎门大道站、虎门金捷路站、虎门南站、光明路站、长安新区西站及东站	
	6	企石博厦站、东部工业园区站、东山大道站、桥头西站、大东路站、常平北站、常平北环路站、中兴大道站、松山湖大学城站、海悦花园站、莲花广场站、长安步行街站、长安乌沙村站、长安建安路站、长安新区北站、长安新区南站	3 号线
	7	黄江东站、塘厦西站、塘厦中心站、东兴大道站、塘厦东站、清溪南站、清溪站、清溪汽车站	4 号线

5.2 轨道站点衔接规划方案

考虑到轨道站点的具体规划位置及站型设置，本规划仅对已完成工程可行性研究和初步设计的站点进行衔接规划，包括 2 号线首期、穗莞深城际东莞境内站点和莞惠城际东莞境内站点。

5.2.1 综合枢纽站布局规划

1. 望洪站

本站位于望牛墩镇望洪路与西部干道相交的十字路口处，是 1 号线与穗莞深城际线的换乘站。车站附近建有公路汽车客运站。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 4 处公交中途站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交路线有 601 路、606 路、612 路、62 路、77 路。

2. 西平站

本站位于城区东莞大道与西平二路相交的十字路口处，与莞惠城际线呈“T”形换乘，2 号线为地下两层岛式车站，莞惠城际线为地下三层车站。车站周围有新中银花园、篁村供电公司，其余均是空地，车站现场空旷，利于物业开发。东莞大道现状道路宽 45m，双向 10 车道，道路中有较宽的绿化带。西平二路现状道路宽 25m，双向两车道。

- ◆ 公交设施规划：结合该处站点出入口的设置、客流走向及公交线路的布置，规划在轨道站点附近设置 1 个公交首末站、2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路现状有 18 路, 27 路, 51 路, 54 路, X1 路, X7 路, X9 路；规划开行跨镇线路 801、805、813、830；C106 路、水乡片区：612 路。

3. 东城南站

本站位于城区长泰路与莞长路相交的丁字路口，是莞惠城际和 1 号线的换乘站，该站为岛式车站。车站周边有德生通用电器制造有限公司、源得乐水处理设备有限公司、凯旋门酒店、中科院应化所拓扑研究中心、东城第八小学、东华高级中学。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 1、23、31、35、36、37、40、43、55、C2、C4、K2、X2、X5、X13。

4. 松山湖北站

本站位于松山湖大道与新城路交汇处的十字路口，是莞惠城际和 3 号线的换乘站，该站为岛式站台车站。车站周边为空地。松山湖大道为双向八车道道路，新城路也为双向八车道道路。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 1 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 3 路 B 线、2 路，规划开行跨镇线路 805、805A、825、826、829、835。

5. 东莞东站

该站位于常平镇常东路与东站路交叉口北侧，是莞惠城际、3 号与京九线的接驳站。该站将配合常平火车东站的改、扩建和轨道 3 号线的线位调整，构筑京九铁路与轨道 3 号线、莞惠城际的快速交通转换平台，实现京九铁路与市域轨道、城际轨道的无缝接驳。同时加强站点周边土地开发的引导和控制，以站前广场及配套工程建设为切入点，推进站点周边地区的综合改造，带动周边地区城市环境

的改善和空间品质的提高，塑造良好的对外城市门户形象。车站北侧为东莞火车站，周围还有华盛旅店、贤辉百货、敦煌酒店、信嘉购物广场等。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 4 处公交中途站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 3、4、6、8 路，规划开行跨镇线路 807、810、811、815、818、827；。
- ◆ 交通组织建议：加强站点与周边重点片区的联系，通过城市道路和相关的交通配套设施建设，构建一体化的交通换乘体系。

6. 虎门火车站

本站位于虎门镇莞太路与牌坊路交叉口东南侧，为 2 号线首建工程终点站，是 2 号线与穗莞深城际线的换乘站，车站为两层高架站，站前设单渡线，站后设交叉渡线，并预留线路向长安方向延伸的条件。站位东北侧是广深港客专虎门站，西南侧的莞太路中地下为穗莞深城际铁路虎门站。

- ◆ 公交设施规划：根据广深港高速铁路与穗莞深城际铁路虎门站规划方案，此站交通衔接较为复杂，客流换乘量较大。在火车站站前广场一侧设置有 3 处公交枢纽站，规划面积 11000 平米。根据该地铁站点出入口的设置，在地铁站点出入口周围设置常规公交停靠站点 4 个。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有厚街 6 路；虎门 8 路、10 路；沙田 4 路。规划开行跨镇线路 801、802、808、816；厚街 7 路、8 路；沙田 5 路；虎门 1 路、5 路、12 路、13 路。
- ◆ 交通组织建议：行人可通过地铁通道及人行横道横过规划路，站前广场等设施均规划有完善的步行系统，可提供舒适的步行空间。

7. 长安金沙站

本站位于长安镇振安路与靖海东路交汇处的十字路口，呈东西向设置，是 3 号与穗莞深城际的换乘站，该站为地上侧式车站。车站周围有金裕酒店、凯宝电子、金宝电子公司、有怡乐大厦。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 4 处公交中途站。

- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有长安 11 路、新长安 13 路、新长安 25 路，规划开行跨镇线路 802、812、826、832。

8. 东莞火车站

东莞火车站位于茶山镇茶兴路东北方向的空地内，车站呈东西走向跨石龙，茶山两镇。站址所在地为广深铁路石龙站迁建工程的规划用地，结合广深铁路火车站的建设，将实现轨道交通 2 号线与国铁间的接驳。该站为地下两层岛式车站，站前设渡线，站后设一条折返线和一条停车线。车站周边规划有新东莞火车站、新东莞火车站汽车客运站、社会车停车场、出租车停车场和公交车站等。

- ◆ 公交设施规划：根据东莞国铁火车站规划方案，在火车站两端一侧设置有 2 个常规公交首末站，公交首末站的规模约 11000m²。该站位于大型综合交通枢纽处，规划通往全市的公交线路很多，有公交快线、干线、支线及循环巴士，能充分满足客流集散要求，此外还有长途客运站，可以快速疏散乘距较远的客流。此处的公交线路主要来往于石碣与市区方向以及茶山与市区方向，线路多来往于茶山大道上，根据站点出入口的设置以及公交线路的走向，规划在站点周边设置常规公交中途站点 3 个。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有石龙 1 路、2 路、4 路、5 路、7 路、8 路；茶山 1 路、2 路、3 路、4 路；石碣 3 路、4 路、6 路。规划开行跨镇线路 805、805A、807、808、813、821、826、828。
- ◆ 交通组织建议：行人可通过交通标志引导经地铁通道或人行横道横过规划路，站前广场规划有完善的步行系统，可提供舒适的步行空间。

9. 鸿福路站

鸿福路站位于东莞大道与鸿福路交叉的十字路口处，是 1 号、2 号线的换乘站。车站周围主要为商业、金融用地，有东莞粮食专业市场、第一国际购物中心、东莞国际会展中心等。东莞大道现状道路宽 70 m，路中有较宽的绿化带，为双向 10 车道，道路宽敞，车流量大，交通繁忙；鸿福路现状道路宽 35m，双向 10 车道，车流量大，交通繁忙。

- ◆ 公交设施规划：该站交通繁忙，客流量大，站内旅客换乘率高，南北向的旅客主要通过地铁实现换乘，东西向的旅客需要通过其它方式的交通

来衔接。因此，该处公交主要以东西向为主。规划在轨道站点附近设置 1 个公交场站、4 对公交停靠站。

- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有跨镇 801 路；中心城区 9 路, 14 路, 27 路, 36 路, 46 路, C2 路, C4 路, X5 路, X7 路, X11 路, X13 路；规划新增 C101 路、水乡片区：64 路。
- ◆ 交通组织建议：行人可通过交通标志引导经地铁通道及人行横道横过道路，结合会展中心广场等设施提供合理的步行空间。

5.2.2 一般换乘站布局规划

1. 轨道 2 号线

(1) 茶山站

本站位于茶山镇方中路和石大路交汇处，为地下两层岛式车站。车站大致呈东西走向布置，本片区是茶山镇规划的主要中心区之一。车站周围现状为农业用地。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 个临时公交站和 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有石龙 6 路；茶山 3 路，规划新增茶山 10 路。

(2) 榴花公园站

车站在城区沿莞龙路大致呈东西向布置在湖花路路口，为地下两层岛式车站。现状莞龙路车流量大，交通繁忙。榴花公园站是连接市区、茶山、石碣的重要节点。该地区为东莞市城乡结合处，正在进行旧城改造及重新规划，车站周围大部分为商业，居住、办公等用地。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 个临时公交站和 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路现状有 13 路, 19 路, 24 路, 25 路, 47 路, 55 路, C3 路, K3 路, K4 路, X9 路, X18 路；石龙 6 路；石碣 8 路；规划开行跨镇线路：821、822、L2；石碣 9 路；高埗 9 路。

(3) 下桥站

本站位于城区莞龙路与银珠街交叉路口处，跨路口呈东北-西南向布置，为地下两层岛式车站，站前设单停车线。现状莞龙路车流量大，交通繁忙。站点周围开发强度较高，建筑较为密集，有金富酒店、一汽丰田东城店、金桥楼、市人民医院第三门诊等，客流量大，利于市民出行。

- ◆ 公交设施规划：规划在该站点附近设置 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的路线有 L2 路；19 路，24 路，25 路，32 路，33 路，C3 路，K3 空调，K4 路，X9 路，X18 路。

(4) 天宝站

本站位于城区东城中路和温南路交叉的十字路口，呈南北方向布置，为地下两层岛式车站。东城中路现状道路车流量大。车站周围大部分为居住、商业办公，教育等用地等，也有部分广场绿地。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 3 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有 L2 路、5 路，13 路，14 路，27 路，49 路，50 路，51 路，K4 路，K6 路。

(5) 东城站

本站位于城区东城路与东城中路交叉的十字路口处，呈南北向偏东布置，为地下两层岛式车站。东城中路和东城路车流量大，交通繁忙。站点周围开发强度较高，建筑较为密集。根据市关于有轨电车的线路规划，世博站场（轨道东城站配套的公交场站）定位为与有轨电车重叠区间常规公交线路调整的主要节点。根据该定位，该站将增加若干条始发的常规公交线路。目前，世博公交站在全市公交规划体系中为市区主要公交枢纽之一，辐射市区东部以及东北部镇街。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 个公交首末站、2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路现状有 L6 路；4 路，14 路，17 路，23 路，27 路，45 路，47 路，52 路，56 路，K4 路，X11 路；规划新开 C102、C104 路，C105 路。

(6) 旗峰公园站

本站位于城区东城中路、东莞大道、旗峰路交叉的十字路口处，车站沿东莞大道和东城中路方向呈东北-西南向布置，为地下两层岛式车站。东城中路、东

莞大道、旗峰路车流量大，交通繁忙。车站周围有少部分商业，居住、办公等用地，车站南边为旗峰新村，北边为旗峰山公园，东侧和西侧均为休闲广场。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 个公交首末站、4 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有 L6 路；1 路, 14 路, 18 路, 23 路, 27 路, 37 路, 52 路, 56 路, K1 路, K4 路, X11 路。

(7) 蛤地站

该站位于城区东莞大道与宏三路的丁字交叉路口，东莞大道路中有较大的绿化带，车站布置在了绿化带以下，呈东北-西南向布置，为地下两层岛式车站。车站周围有一些小仓库、厂房和宏成国际五金机电模具城，其余多为果圃。

- ◆ 公交设施规划：规划在该站附近设置 1 处公交首末站、2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有 27 路, 54 路；规划开行跨镇线路 821、822、L2。

(8) 陈屋站

该站位于厚街镇莞太路与旗鼓路交叉口处，呈南北向布置，为地下两层岛式车站，站后设双停车线。车站周围有顺达加油站、上将鞋机刀具厂、大公馆家具、奇峰鞋机公司、俊杨机电厂、宝智鞋厂和集新鞋城等。省道 256 现状宽 60m，双向 8 车道。

- ◆ 公交设施规划：规划在该站附近设置 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有厚街 13 路；规划新增厚街 9 路、15 路、16 路，开行跨镇线路 802、808、816、831。

(9) 寮厦站

本站设置于厚街镇莞太路与体育路的交叉路口处，呈东北—西南向布置，为地下两层岛式车站。车站四周规划为厚街镇新经济中心区，有永益皮具厂、厚街科技电子厂、爱高电业有限公司、伟发汽车维修中心、天成家具有限公司。周边道路车流量较大。

- ◆ 公交设施规划：规划在该站附近设置 1 个公交首末站、2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：规划开行跨镇线路 802、808、816、825、831；规划新增厚街 15 路、17 路、20 路。

(10) 珊美站

本站位于厚街镇莞太路与南环路的交叉路口东侧，呈南北向布置，为地下两层岛式车站。车站周围有中意劳务市场、厚街汽车站、永成加油站、农机加油站，该站附近人口来往比较密集。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 个公交首末站、2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接公交线路有厚街 6 路、7 路；规划新增厚街 2 路、21 路；开行跨镇线路 802、808、825。

(11) 展览中心站

本站位于厚街镇莞太路与家具大道相交的十字路口处，呈南北向布置，为地下两层岛式车站。车站所在地区为东莞厚街镇的中心地带，车站对面为厚街长途汽车客运站。车站周围有东城石场仓库、名都家具广场办公室、广东现代国际展览中心、嘉华大酒店。莞太路和家具大道车流量大，交通繁忙。

- ◆ 公交设施规划：规划在站点附近设置 3 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接公交线路有厚街 6 路；规划新开跨镇新增线路 1、厚街 7 路、13 路，开行跨镇线路 801、802、805、808。

2. 莞惠城际

(1) 寮步站

本站位于寮步镇龙胜路与规划道路交叉的十字路口，为地下两层侧式车站。车站周围有少量居民建筑，其余为农业用地。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 2 对公交中途站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 1、11、12 路，规划开行跨镇线路 811、817、830。

(2) 大朗站

本站位于大朗镇常朗路与朗东路交汇处东侧，呈东西向布置，为地下二层岛式车站。车站周围有汽车修理厂、海塑制品有限公司、居民住宅楼及部分荒地。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 1 对公交停靠站。

- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 1 路、2 路、3 路、5 路、7 路、8 路、15 路、16 路、18 路，规划开行跨镇线路 830、833、837。

(3) 常平站

本站位于常平镇常平大道与东元东路交叉的丁字路口西南侧，呈东北-西南向布置，车站为地下三层岛式车站。车站周围有鸿基汽车琉璃厂、万富通板石店、联大家私、常平友谊医院和居民住宅楼等。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 1、1B、2、7、11、12、13、A1、A3，开行跨镇线路 807、811、815、827。

(4) 樟木头站

本站位于樟木头镇文裕街与规划路交汇处的丁字路口，呈东西向布置，为二层侧式车站。车站周围均为农田及空地。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 1 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 2 路，开行跨镇线路 808、810、812、820、833。

(5) 谢岗站

本站位于谢岗镇规划的谢常 2 路和规划 30 号路之间，呈东西向布置，为二层侧式站台车站。车站东侧有少量建筑，其他区域为空地。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 1 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 1、3、4、5 路。

3. 穗莞深城际

(1) 中堂站

本站位于中堂镇中麻路与进园大道交汇处东侧，呈南北向布置，车站周围有赛博华新型材料公司。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有 610 路、64 路、617 路。

(2) 望牛墩站

本站位于望牛墩镇大洲路上，呈东西向布置。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 1 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有 73 路。

(3) 洪梅站

本站位于洪梅镇厚洪路和洪金路交汇处北侧，横跨洪金路呈南北向布置，该站为高架二层双岛式车站。车站周围有涌鑫灯饰、道浚化盛皮鞋加工厂、长安兴联、泰华贸易有限公司。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路有 62 路、606 路、613 路、77 路。

(4) 沙田站

本站位于沙田镇沿江公路南侧，呈南北向布置，为高架二层侧式车站。车站周边均为建筑物。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路现状有沙田 2 路、4 路，规划新增沙田 3 路，开行跨镇线路 801、805、831。

(5) 厚街站

本站位于厚街镇西部东溪路与康乐南路交汇处的十字路口东侧，呈东西向设置，为地下岛式车站。车站南侧为溪头农民公寓，北侧为仁康医院。东溪路规划宽 46m，康乐南路规划宽 16m。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 处公交首末站和 3 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：衔接的公交线路现状有 8 路，规划新增 17 路，开行跨镇线路 801、802、808。

(6) 虎门商贸城站

本站位于虎门太宝路与规划路交汇处的十字路口，呈西北东南向设置，为地下岛式车站。车站周围有合群花场、金莎皮具城等一些建筑物。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 2 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有 3A、10、15 路，规划开行跨镇线路 808、832。

(7) 长安厦边站

本站位于长安镇振安路与银城五路交汇处的十字路口，呈东西向设置，为地上侧式车站。车站周围有东莞怡科电子有限公司、东莞兴俊服装有限公司、东方锦河大饭店、美高美帝盈酒店和滨川金属有限公司。

- ◆ 公交设施规划：规划在轨道站点附近设置 1 对公交停靠站。
- ◆ 公交线路衔接：途径的公交线路有新长安 13 路、新长安 21 路，规划开行跨镇线路 832。

第六章 实施计划与建议

6.1 近期实施计划

按照东莞市轨道交通线网建设实施计划，东莞市近期完成穗莞深城际轨道、莞惠城际轨道以及轨道2号线首期工程的建设。近期实施计划将对近期各条开通轨道线路制定具体的轨道站公交衔接规划方案的实施计划。近期实施计划包括：新增37条跨镇接驳公交线路；32条沿线镇区接驳公交线；6条中心城区接驳线路；建设22座公交枢纽站和首末站。

表 6-1 东莞市常规公交与轨道交通衔接近期实施计划

序号	轨道车站名称	所在轨道线路	公交衔接规划	对象	备注
1	东莞火车站	2号线、广深铁路	衔接公交线路	跨镇线路：805、805A、807、808、813、821、826、828； 茶山镇：1路、2路、3路、4路； 石龙镇：1路、2路、4路、5路、7路、8路 石碣镇：3路、4路、6路；	
			公交站场	公交首末站2个	
			公交停靠站	3对	设置港湾式停靠站
2	茶山站	2号线	衔接公交线路	茶山镇：3路、10路； 石龙镇：6路	
			公交站场	临时公交场站1个，位于A出入口北侧	
			公交停靠站	2对	
3	陈屋站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：802、808、816、831； 厚街镇：9路、13路、15路、16路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	2对	
4	寮厦站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：802、808、816、825、831； 厚街镇：15路、17路、20路	
			公交站场	1个	
			公交停靠站	2对	
5	珊美站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：802、808、825； 厚街镇：2路、6路、7路、21路	

序号	轨道交通名称	所在轨道交通线路	公交衔接规划	对象	备注
			公交站场	1 个	
			公交停靠站	2 对	
6	展览中心站	2 号线	衔接公交线路	跨镇线路：801、802、805、808； 厚街镇：6 路、7 路、13 路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	3 对	
7	厚街站	穗莞深城际	衔接公交线路	跨镇线路：801、802、808； 厚街镇：17 路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	康乐南路和东溪路两侧	
8	虎门火车站	穗莞深城际、广深港客专、R2 线	衔接公交线路	跨镇线路：801、802、808、816； 厚街镇：6 路、7 路、8 路 虎门镇：1 路、5 路、8 路、10 路、 12 路、13 路； 沙田镇：4 路、5 路	
			公交站场	公交枢纽站 3 个	
			公交停靠站	2 对	
9	虎门商贸城站	穗莞深城际	衔接公交线路	跨镇线路：808、832； 虎门镇：3A 路、10 路、15 路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	太宝路和博文路两侧	
10	长安厦边站	穗莞深城际	衔接公交线路	跨镇线路：832； 长安镇：新长安 13 路、新长安 21 路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	镇安路两侧	
11	长安金沙站	穗莞深城际、3 号线	衔接公交线路	跨镇线路：802、812、826、832； 长安镇：新长安 11 路、新长安 13 路、新长安 25 路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	2 对	
12	中堂站	穗莞深城际	衔接公交线路	水乡重点发展区域：610 路、64 路、617 路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	2 对	
13	望牛墩站	穗莞深城际	衔接公交线路	水乡重点发展区域：73 路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	1 对	
14	望洪站	穗莞深城际、1 号线	衔接公交线路	水乡重点发展区域：601 路、606 路、612 路、62 路、77 路	
			公交站场	公交首末站	

序号	轨道交通名称	所在轨道线路	公交衔接规划	对象	备注
			公交停靠站	2对	设置港湾式停靠站
15	洪梅站	穗莞深城际	衔接公交线路	水乡重点发展区域：62路、606路、613路、77路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	2对	
16	沙田站	穗莞深城际	衔接公交线路	跨镇线路：801、805、831； 沙田镇：2路、3路、4路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	2对	
17	道滘站	莞惠城际	衔接公交线路	跨镇线路：808； 水乡重点发展区域：603路、605路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	--	
18	寮步站	莞惠城际	衔接公交线路	跨镇线路：811、817、830； 寮步镇：1路、11路、12路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	2对	
19	松山湖北站	莞惠城际、3号线	衔接公交线路	跨镇线路：805、805A、825、826、829、835； 松山湖园区：2路、3路B线	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	1对	设置港湾式停靠站
20	大朗站	莞惠城际	衔接公交线路	跨镇线路：830、833、837； 大朗镇：1路、2路、3路、5路、7路、8路、15路、16路、18路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	1对	
21	东莞东站	莞惠城际、3号线	衔接公交线路	跨镇线路：807、810、811、815、818、827； 常平镇：3路、4路、6路、8路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	2对	设置港湾式停靠站
22	常平站	莞惠城	衔接公交线路	跨镇线路：807、811、815、827；	

序号	轨道交通名称	所在轨道交通线路	公交衔接规划	对象	备注
		际		常平镇：1、1B、2、7、11、12、13、A1、A3	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	2对	
23	樟木头站	莞惠城际	衔接公交线路	跨镇线路：808、810、812、820、833； 樟木头镇：2路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	1对	
24	谢岗站	莞惠城际	衔接公交线路	谢岗镇：1路、4路、5路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	谢岗2路两侧	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	1对	
25	榴花公园站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：821、822、L2； 中心城区：13路,19路,24路,25路,47路,55路,C3路,K3路,K4路,X9路,X18路； 石碣镇：8路、9路； 石龙镇：6路； 高埗镇：9路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	莞龙路和榴花路两侧	
26	西平站	莞惠城际、2号线	衔接公交线路	跨镇线路：801、805、813、830； 中心城区：18路,27路,51路,54路,X1路,X7路,X9路,C106路,C107路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	2对	设置港湾式停靠站
27	东城南站	莞惠城际、1号线	衔接公交线路	跨镇线路：830、L6； 中心城区：1路,23路,31路,35路,36路,37路,40路,43路,55路,C2路,C4路,K2路,X2路,X5路,X13路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	2对	设置港湾式停靠站
28	鸿福路站	1号线、2	衔接公交线路	跨镇线路：801；	

序号	轨道交通名称	所在轨道线路	公交衔接规划	对象	备注
		号线		中心城区：9路, 14路, 27路, 36路, 46路, C2路, C4路, X5路, X7路, X11路, X13路, C101路； 水乡片区：64路	
			公交站场	民盈大厦内	
			公交停靠站	4对	设置港湾式停靠站
29	下桥站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：L2； 中心城区：19路, 24路, 25路, 32路, 33路, C3路, K3空调, K4路, X9路, X18路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	2对	
30	天宝站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：L2； 中心城区：5路, 13路, 14路, 27路, 49路, 50路, 51路, K4路, K6路	
			公交站场	--	
			公交停靠站	3对	
31	东城站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：L6； 中心城区：4路, 14路, 17路, 23路, 27路, 45路, 47路, 52路, 56路, K4路, X11路, C102路, C104路, C105路	
			公交站场	公交首末站	
			公交停靠站	2对	
32	旗峰公园站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：L6； 中心城区：1路, 14路, 18路, 23路, 27路, 37路, 52路, 56路, K1路, K4路, X11路	
			公交站场	远期公交场站，旗峰公园内	
			公交停靠站	4对	
33	蛤地站	2号线	衔接公交线路	跨镇线路：801、830、831； 中心城区：27路, 54路	
			公交站场	远期公交场站	
			公交停靠站	2对	

6.2 实施管理建议

为了促进东莞市综合客运一体化建设，发挥城市公共交通的系统效能，确保本次规划方案的顺利实施，提出以下规划实施管理建议：

1. 建立有效的协调机构，确保规划方案贯彻落实

轨道交通的发展是涉及到众多的管理部门和经营实体的利益。为加快东莞市轨道交通的发展步伐，简化交通衔接设施建设过程中的审批程序，协调不同经济实体的利益，建议由市政府成立一个协调机构，该机构成员由市交通、市建委、市规划局、市政园林局、市交警支队、市物价局、地铁公司以及交通专业研究单位等派专人组成，统一负责轨道交通衔接规划以及相关方案的设计、建设和管理，确保交通衔接规划思路及实施政策的连贯性。

2. 建立立体综合交通换乘体系，方便旅客换乘

轨道交通站点衔接设施受到地铁站体布局、用地条件等诸多不确定因素的制约，部分站点难于建立立体换乘体系。建议结合地铁站体的规划及其周边物业的开发，建立集“地铁站、公交总站、停车场、出租车停靠点和物业”等设施于一体的立体综合交通换乘体系，在同一建筑物内实现各种交通方式的转换，交通衔接设施与轨道交通之间实现“无缝衔接”，避免换乘人流与机动车抢道的混乱局面，提高衔接设施的服务效率。

3. 优化调整站点周边的用地规划，强化“TOD”发展模式

地铁站具有较高的集客能力，周边很容易成为城市重点地区，许多城市都以轨道建设为契机，围绕交通衔接点进行高密度产业开发，同时车站周边容易形成以车站为中心的街区。建议针对 TOD 轨道交通线的客流特征，优化轨道交通站点周边的土地利用规划布局，形成紧凑、高效的土地利用布局模式，促使轨道交通线与其周边的土地开发设施的双赢，取得社会效益的最大化，缓解轨道运营的成本压力。

4. 加大衔接设施建设的力度，有效控制衔接设施用地

建议政府在大力发展轨道交通的同时，加大轨道交通衔接设施建设的力度，使衔接设施与轨道交通“同步规划、同步建设、同步使用”，方便乘客换乘，对远期发展的配套设施的用地应纳入轨道线网控制性详细规划中一并控制，在规划建设上作好充分的预留。

5. 建立公共交通联合运营机制，提高公共交通系统的整体服务水平

目前我国城市的轨道交通与地面常规公交在运营组织缺乏协调衔接，主要表现问题有：运营时间衔接不够，经常出现晚班地铁无公交衔接的状况；应急联动不够，一方出现紧急情况，另一方反应缓慢、措施力度不够；在票制票价方面，大部分城市轨道交通与地面公交联程不优惠，没有体现鼓励换乘。

建议东莞市政府在大力发展轨道交通建设，加强常规公交与轨道交通衔接的同时，建立公共交通联合运营机制，改革轨道交通和常规公交运营管理分治局面，完善公共交通票制体系，发挥轨道交通大容量、便捷的优势，使常规公交和轨道交通优势互补，提高公共交通系统的整体服务水平。

6. 实行换乘停车优惠政策，鼓励私人交通换乘

方便小汽车换乘，减少市区道路的交通压力，鼓励私人交通换乘地铁（小汽车和自行车），建议对换乘地铁进城的乘客实行停车优惠政策，减少乘客的换乘成本。同时对非政府建设和经营的停车场（库）在建设和税费上实行优惠政策，使建设经营者的利益不受损失，从而实现个人利益、企业利益和社会效益“双赢”。

7. 充分利用地铁通道作为人行过街设施，协调好地铁通道管理责权

从节省投资、方便行人过街考虑，建议充分利用地铁站的地下人行通道作为人行过街通道，在相邻道路上实现“人车分离”，充分发挥城市基础设施的效能。政府部门协调好地铁站地下人行通道的管理责权问题，确保作为人行过街设施的地铁地下通道能够全天 24 小时开通，并且在以后进行地铁站体设计时，应处理好地铁站地下人行过街与地铁管理的关系。

8. 建立地铁客流数据库，加强地铁客流发生吸引研究

配合东莞全市轨道网络发展规划，建立地铁客流数据库，准确把握地铁客流发生吸引动因，是未来衔接规划工作的必要前提。建议每年组织地铁客流调查，结合地铁公司票务信息系统，找出影响地铁客流的敏感因素；在明确各站点功能定位的基础上，对衔接配套建设的规模可分步规划；以各年客流统计数值为设计依据，通过划定不同的客流量级，分阶段调整公交衔接方案；配合客流增长速度，及时扩充衔接设施的规模。