

播州区游客集散中心建设项目

# 交通影响评价报告

( 最终稿 )



四川省洛克规划设计有限公司

二〇二一年十二月

播州区游客集散中心建设项目

# 交通影响评价报告

( 最 终 稿 )

四川省洛克规划设计有限公司

二〇二一年十二月

项目名称：播州区游客集散中心建设项目交通影响评价

编制单位：四川省洛克规划设计有限公司

证书编号：[川]城规编第142036

编制人员：黄心怡、石潘锐

复 核：王 洪 规划师

审 核：钟 明 注册规划师

城乡规划编制	
资质证书	
(副本)	
发证机关	四川省住房和城乡建设厅
发证日期	2014年12月30日
(有效期限：自2014年12月30日至2019年12月30日)	
证书编号	[川]城规编 (142036)号
证书等级	乙级
单位名称	四川省洛克规划设计有限公司
法定代表人	黄中阳
详细地址	成都市武侯区二环路西一段15号五楼
电 话	
传 真	
承担业务范围	(一) 镇、20万现状人口以下城市总体规划的编制； (二) 镇、登记注册所在地镇区和100万现状人口以下城市相关专项规划的编制； (三) 详细规划的编制； (四) 乡、村庄规划的编制； (五) 建设工程项目规划选址的可行性研究。
变更事项	同意变更企业法定代表人为：张以群
	2016年3月21日

## 目 录

<b>第一章 规划背景</b>	<b>1</b>
<b>第二章 拟建项目概况</b>	<b>2</b>
2.1 项目区域位置	2
2.2 项目地块现状	2
2.3 主要规划设计条件	4
2.4 项目设计方案	5
2.4.1 主要技术经济指标	5
2.4.2 项目设计方案	7
2.4.3 项目内部通道	11
<b>第三章 评价范围与年限</b>	<b>13</b>
3.1 研究范围	13
3.2 研究年限	13
3.3 评价日与时段	14
3.4 研究内容	14
3.5 研究依据	14
3.6 研究流程	15
<b>第四章 区域土地利用现状及相关规划分析</b>	<b>16</b>
4.1 项目地块现状	16
4.2 区域土地利用规划	16
4.3 区域道路网规划	17
4.4 用地变化与交通特征分析	18
<b>第五章 区域道路交通系统现状分析</b>	<b>19</b>
5.1 区域道路网现状	19
5.2 现状交通管理状况	28
5.3 现状交通流特征分析	29
5.3.1 现状交通调查	29
5.3.2 现状道路服务水平评价	29
5.3.3 现状交叉口服务水平分析	32



5.4	区域现状公交系统分析.....	35
5.5	区域道路交通现状总体评价.....	36
<b>第六章</b>	<b>交通需求预测.....</b>	<b>37</b>
6.1	预测目标年确定.....	37
6.2	背景交通量预测.....	37
6.3	拟建项目交通需求预测.....	39
6.3.1	拟建项目业态分布.....	39
6.3.2	高峰时段分析.....	39
6.3.3	项目交通需求预测.....	40
<b>第七章</b>	<b>交通分配及影响评价.....</b>	<b>45</b>
7.1	交通影响评价指标.....	45
7.2	交通分配及影响评价.....	45
7.2.1	交通流量分配方法.....	45
7.2.2	路段交通影响评价.....	46
7.2.3	交叉口交通影响评价.....	48
7.2.4	交通影响程度分析.....	48
<b>第八章</b>	<b>交通系统改善措施与评价.....</b>	<b>50</b>
8.1	项目周边道路评价及改善措施.....	50
8.1.1	区域道路建设改善措施.....	50
8.1.2	区域交通组织方案.....	51
8.2	项目道路出入口、交通组织方案评价及改善建议.....	53
8.2.1	项目出入口方案评价.....	53
8.2.2	项目交通组织方案.....	59
8.2.3	改善措施建议.....	65
8.3	项目停车设施评价及改善建议.....	67
8.3.1	项目停车设施评价.....	67
8.3.2	停车设施改善措施建议.....	68
8.4	公共交通评价及改善建议.....	71
8.4.1	公共交通容量分析.....	71
8.4.2	公交设施评价及改善建议.....	72
8.5	步行交通评价及改善建议.....	72
8.6	消防通道评价.....	75
8.7	交通标志设置建议.....	76
<b>第九章</b>	<b>结论与建议.....</b>	<b>77</b>
9.1	评价结论.....	77

9.2 必要性改善措施..... 77

9.3 建议性改善措施..... 79

附件一：规划条件通知书 ..... 81

## 第一章 规划背景

近年来城市发展与交通问题之间的矛盾越来越突出，为协调用地开发与交通运输，保证交通系统支持城市社会经济良性发展，必须合理地规划城市交通设施。针对大型居住、公建项目的开发建设，引导项目规划建设阶段执行建设项目交通影响评价制度，提出相应的交通改善与控制措施，优化控制项目交通对城市交通系统的影响，促进城市可持续良性发展。

播州区是遵义市主城区的重要组成，属于国家战略下的黔中经济区和黔北经济协作区核心区域，系贵州“金三角”战略腹地，是长江中上游综合开发和黔渝经济合作的重要节点。

为协调片区的土地开发与交通发展，前瞻性的研究和改善土地开发建设带来的城市交通问题，加速构建畅通、安全、高效的交通格局，支持新城区又好又快发展，促进土地合理开发，缓解城市交通压力。

正是基于以上背景条件，遵义市人民政府、遵义市公安交通管理局、遵义市城乡规划局对该项目的规划建设相当重视，对该项目启动后可能带来的交通影响非常慎重，并要求对该项目进行交通影响评价与改善对策研究。

受遵义播州文旅投资集团有限责任公司委托，我方对沈阳市金罗盘建筑设计有限公司贵州分公司设计的遵义播州区游客集散中心项目方案的交通影响进行前瞻性的分析与评价。

## 第二章 拟建项目概况

### 2.1 项目区域位置

本项目基地位于遵义市播州区，播州区隶地处贵州省北部，大娄山脉东支中段与乌江中段北岸之间，东接湄潭县、瓮安县，南邻息烽县、开阳县，西连仁怀市、金沙县，北邻红花岗区、汇川区。

本项目位于贵州省遵义市播州区苟江镇苟江大道遵义南站附近。东至遵义南站，西至地下隧道出口，南至规划道路用地，北至遵义高铁站前广场，距离遵义市区约32公里。



图 2-1 项目地理位置示意图

### 2.2 项目地块现状

总用地面积48506.91平方米，总建筑面积17178.44平方米，用地性质交通枢纽用地。本项目位于贵州省遵义市播州区苟江镇苟江大道遵义南站附近，三面临路。地块现状图如图 2-2 所示。



图 2-2 项目地块现状

## 2.3 主要规划设计条件

遵义市自然资源局于 2020 年 7 月对项目地块出具了规划设计条件通知书，其中与交通影响评价有关的内容主要包括：

### 遵义市自然资源局地块规划条件通知书

遵（播）规技规设（2021）第25号

经研究，同意遵义市播州区苟江镇桥头村地块规划条件如下：

#### 1. 用地情况

1.1 地块面积：48506.91m<sup>2</sup>（以实际出让面积为准，并以此面积计算技术经济指标）

其中：1.1.1 交通枢纽用地面积：46556.46 m<sup>2</sup>

1.1.2 交通枢纽用地面积：1950.45 m<sup>2</sup>

1.2 用地四至界线：见规划条件通知书附图

#### 2. 建设规划要求

规划地块编号、用地性质、用地规模、容积率、地上建筑规模、控制高度、建筑密度、绿地率等详见下表

各地块指标									
序号	规划地块编号	用地性质	用地规模(m <sup>2</sup> )	容积率	地上建筑规模(m <sup>2</sup> )	控制高度(m)	建筑密度	绿地率	备注
1	地块 A	交通枢纽用地	46556.46	≤0.5	≤24253	21	≤25%	≥40%	二次出让
2	地块 B	交通枢纽用地	1950.45						
小计			48506.91						

#### 3. 建筑设计要求

3.1 总建筑规模：以审批方案为准。

3.2 公共服务设施：客运站、社会停车场、公共厕所。

3.3 建筑退让城市道路距离：应按照《遵义市城市规划管理技术规定》（遵义市人民政府令第4号）的要求，道路下穿通道退让满足安全距离要求。

3.4 建筑退让规划用地边界距离：应按照《遵义市城市规划管理技术规定》（遵义市人民政府令第4号）的要求。

3.5 建筑间距：建筑间距应按照《遵义市城市规划管理技术规定》（遵义市人民政府令第4号）的要求。

3.6 交通出入口方位：见附图。

3.7 停车泊位按照《遵义市城市规划管理技术规定》（遵义市人民政府令第4号）的要求配建。

3.8 在项目申报建设工程规划许可（含方案审查）时，若国家和地方有新的规范、标准、文件等出台，应按最新的规范、标准、文件相关要求设计方案报批。

#### 4. 城市设计要求

4.1 建筑形式和风格要与周边环境相协调。

#### 5. 市政及配套设施要求

5.1 落实各项市政配套设施。

#### 6. 其他：

6.1 建设年限为3年。

#### 7. 遵守事项

7.1 持本通知书委托具有符合承担本工程设计资格及业务范围的设计单位进行方案设计。

7.2 本通知书所列规划条件是我局依法办理工程规划许可及竣工规划认可的依据。



7.3 报审规划设计方案应符合遵义市全面开展工程建设项目审批制度改革工作领导小组《关于遵义市建筑工程规划设计方案编制成果要求的通知》《遵义市自然资源局关于规范建筑工程规划设计方案总平面布置图制图标准的通知》和本规划条件通知书所规定的内容要求。

7.4 本工程涉及消防、文物等问题时，应与有关行政主管部门取得联系。

7.5 本通知书附图 1 份，图文一体为有效文件。

7.6 本通知书有效期一年（从发出之日算起），逾期无效。



## 2.4 项目设计方案

### 2.4.1 主要技术经济指标

遵义市播州区游客集散中心项目为多层公共建筑,主要功能为游客集散、酒店、城际客运站、公交首末站,总建筑面积17178.44m<sup>2</sup>。项目主要技术经济指标如下表2-1所示。

表 2-1 项目主要技术经济指标

主要经济指标
1. 公交首末站，建筑面积 400 m <sup>2</sup>
2. 城际客运站，2480.52 m <sup>2</sup>
3. 游客集散中心，5422.3 m <sup>2</sup>
4. 酒店，3000 m <sup>2</sup>
5. 配套附属，1993.42 m <sup>2</sup>
6. 地下建筑面积，3882.2 m <sup>2</sup>
总建筑面积：17178.44 m <sup>2</sup>
小型车地下停车位：102；
小型车地上停车位：21（包含 2 个无障碍车位）
大巴车、公交车停车位：139

2.4.2 项目设计方案

1) 项目设计方案总平面图及效果图

根据甲方提供的相关资料，项目的设计方案总平面图如图 2-4 所示。

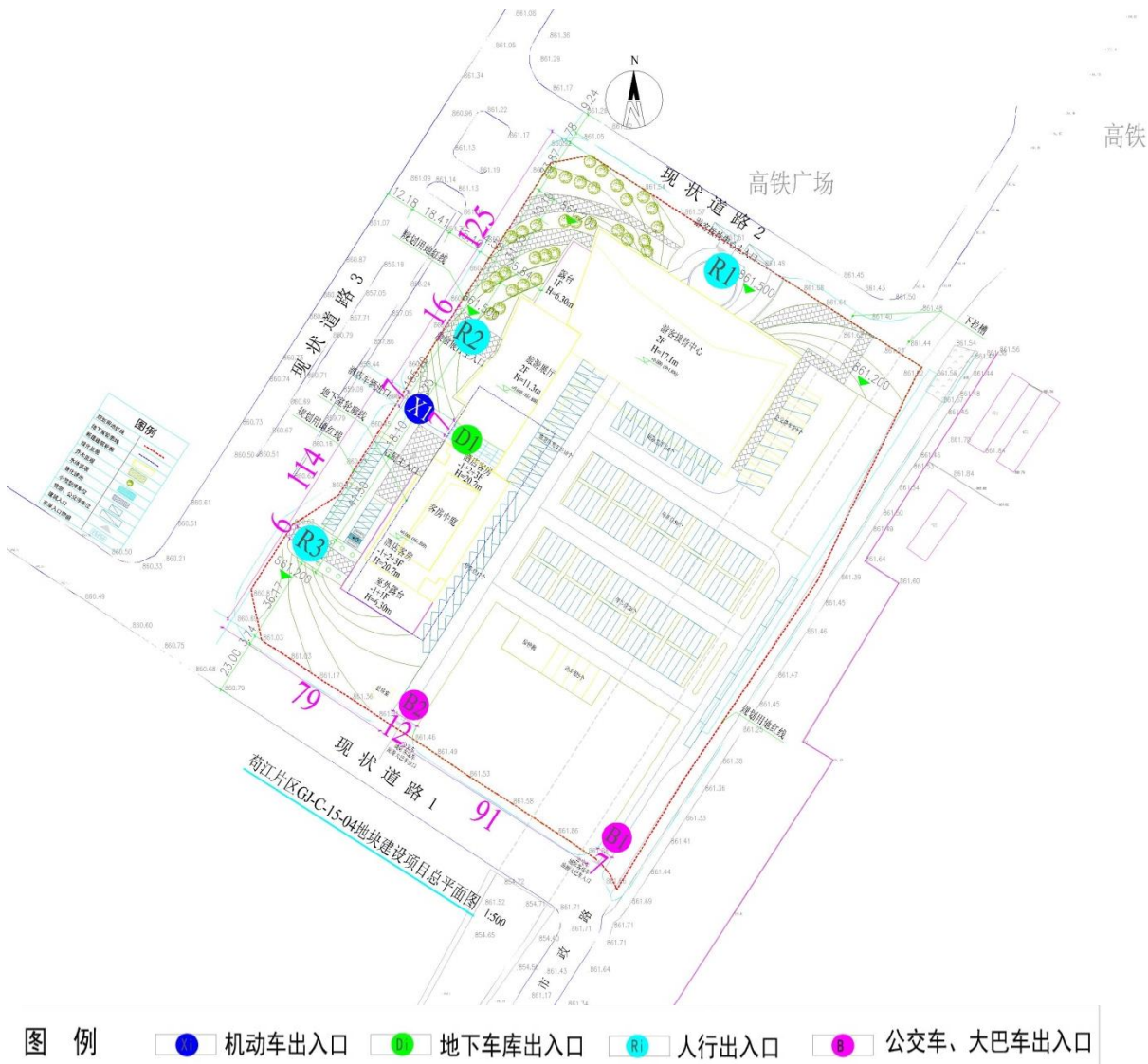




图 2-5 项目设计方案平彩图

2) 项目出入口及地下车库出入口设置方案

(1) 项目机动车出入口

项目设置了一个小汽车出入口X1，一个公交车、大巴车入口B1、出口B2。

X1 临项目西侧现状道路3辅道（50m）开设，开口宽度为7m，距北侧交叉口（现状道路2—现状道路3交叉口）的距离约为125m，距南侧交叉口（现状道路1—现状道路3交叉口）的距离约为114m；

B1临现状道路3(24m)开设，开口宽度为7m，距西侧交叉口（现状道路1—现

状道路3交叉口)的距离约为182m。

B2临现状道路3(24m)开设,开口宽度为12m,距西侧交叉口(现状道路1—现状道路3交叉口)的距离约为79m。

(2) 地下车库机动车出入口

项目共设置地下车库出入口1个(D1),其中D1宽度7m,双向通行,作为地下车库小汽车出入口;

(3) 消防出入口

本项目公交车、大巴车入口B1、出口B2可作为消防出入口,供消防车进出,再利用外部市政道路组织消防流线。

(4) 人行出入口

本项目设置了3个主要人行出入口R1、R2、R3,R1位于北侧现状道路2,R2位于西侧现状道路3,R3位于南侧现状道路1。

机动车出入库以及地下车库出入口分布及信息如图 2-6 和表 2-2 所示。



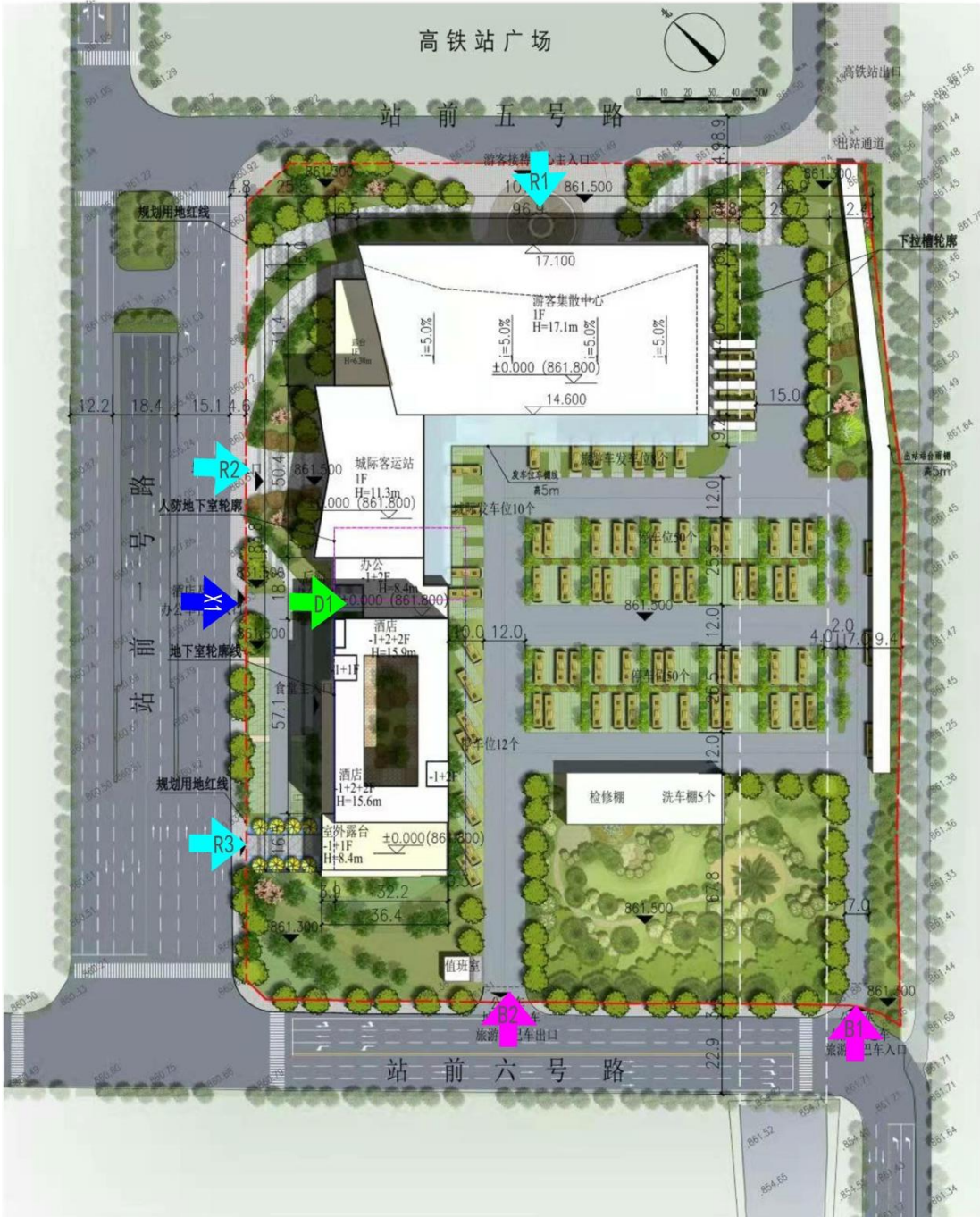


图 2-6 项目出入口示意图



表 2-2 项目各出入口宽度及功能

出入口 编号	出入口宽度 (m)	出入口功能	备注	位于道路
X1	7.0	机动车出口	双向通行出口	现状道路3辅道 (50m)
D1	7.0	地下车库机动车出口	双向通行出口	临X1
R1	—	游客接待中心人行出入口	主要人行出入口	现状道路2 (12m)
R2	16	旅游展馆人行出入口	主要人行出入口	现状道路3 (50m)
R3	6	酒店人行出入口	主要人行出入口	现状道路1 (24m)
B1	7	公交车、大巴车入口	公交车、大巴车入口	现状道路1 (24m)
B2	12	公交车、大巴车出口	公交车、大巴车出口	现状道路1 (24m)

### 2.4.3 项目内部通道

项目小汽车内部停车通道为6米，公交车、大巴车进入项目通道最小为7米，离开项目通道为12米，其他内部通道为12米，满足项目人员内部通行、机动车通行和消防通行，大部分小汽车进入项目后将直接驶入地下车库停放，少部分就地上停车位停放。

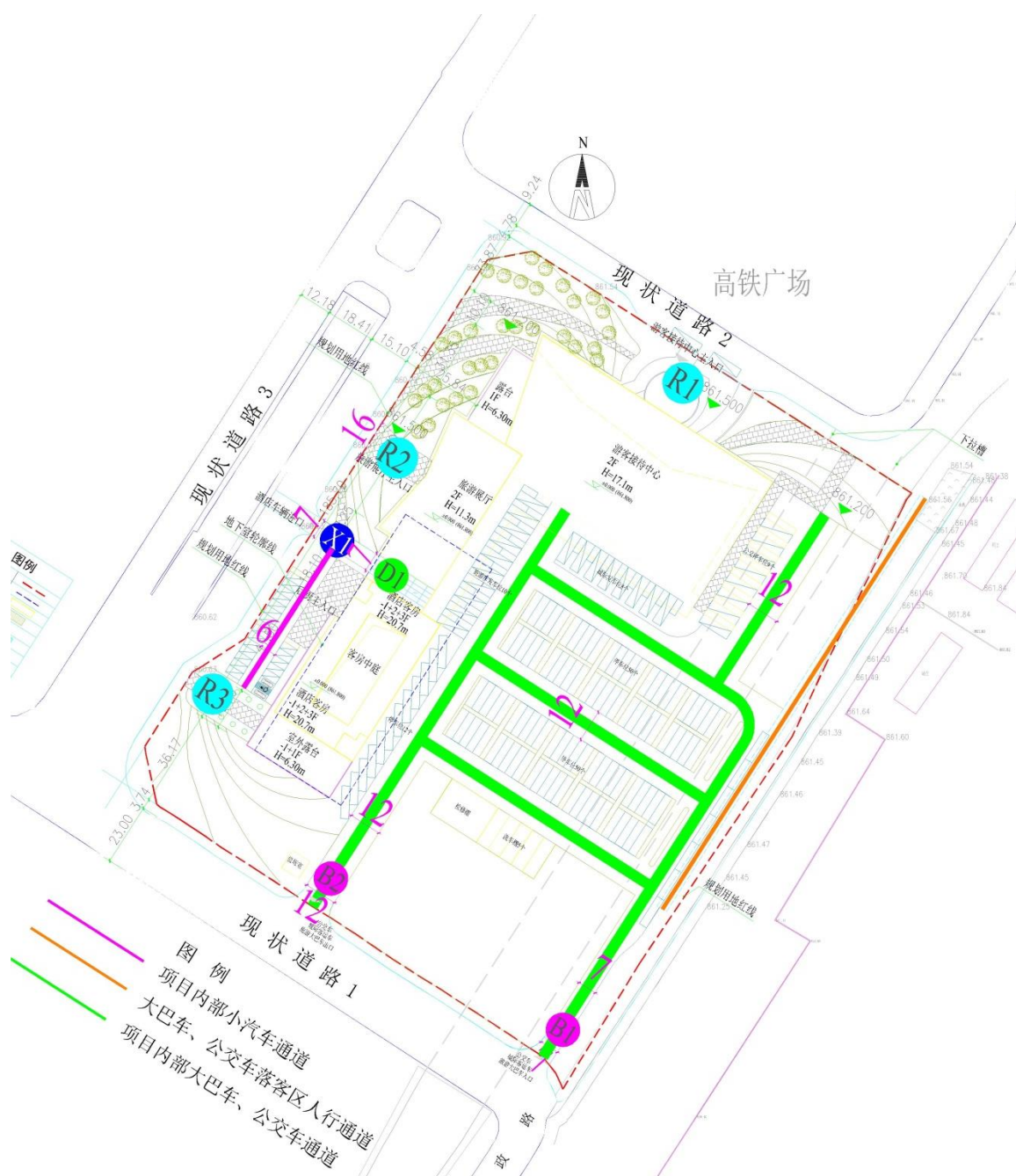


图 2-7 项目内部道路图

## 第三章 评价范围与年限

### 3.1 研究范围

考虑项目的所处地理区位、项目开发业态与建设规模、项目交通需求生成以及周边道路交通状况，结合《建设项目交通影响评价技术标准（CJJ/T 141-2010）》

6.1.2 规定，结合本项目的实际情况，本次交通影响评价研究范围确定为：现状道路A、规划道路A、规划道路B、和平大道、东南大道、现状道路4围合的区域。

项目研究范围如图 3-1 所示。

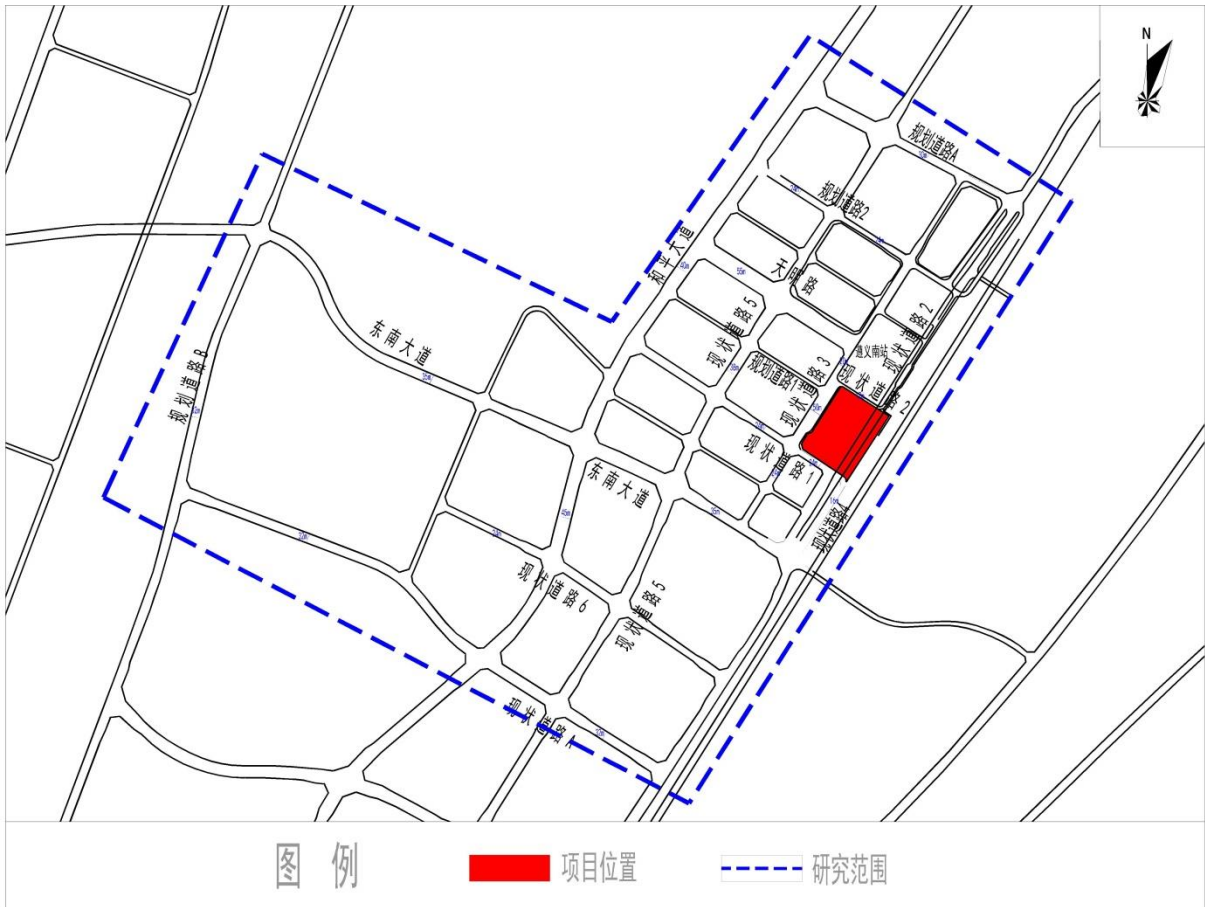


图 3-1 项目研究范围示意图

### 3.2 研究年限

根据项目开发建设计划，并结合项目建设体量，参考类似规模项目开发周期，预计项目将在 2023 建成并投入使用。在此按照《建设项目交通影响评价技术标准（CJJ/T141-2010）》的要求，将项目确定将项目建成使用 5 年后的 2028 年确定为本次评价的目标年。

### 3.3 评价日与时段

项目设计为多层公共建筑,主要功能为游客集散、酒店、城际客运站、公交首末站,根据项目的交通性质,本报告确定选择工作日作为交通影响评价日,选择工作日早高峰时段(7:00-9:00)与晚高峰时段(17:00-19:00)中路网交通量较大的时段作为交通影响评价时段。

### 3.4 研究内容

- 1) 结合项目所在区域的土地利用现状,及周边道路交通现状条件,分析项目所在区域现状交通特征和交通问题;
- 2) 根据项目的用地特征和现状交通特征,按照交通影响评价的技术路线和流程,分析预测本项目目标年内部和外部的交通设施供给与需求情况,对供需是否平衡进行分析;
- 3) 按照项目的建设方案和目标年项目研究区域的交通特征分析结果,针对项目的内、外部交通提出相应的优化组织方案;
- 4) 评价项目建成后对周边道路交通的影响,对出入口设置、停车问题等进行评价,分析道路交通系统及设施可能存在的问题,提出交通改善措施和实施建议。

### 3.5 研究依据

- 1 《建设项目交通影响评价技术标准 (CJJ/T141-2010)》
- 2 《遵义市城市规划管理技术规定》(第4号政府令)
- 3 《城市道路交通规划设计规范 (GB 50220-95)》
- 4 《遵义市中心城区市政道路规划设计导则》
- 5 《城市道路工程设计规范 (CJJ37-2012)》
- 6 《车库建筑设计规范 (JGJ100-2015)》
- 7 《遵义市城市总体规划 (2017-2035)》
- 8 相关地区控制性详细规划
- 9 甲方提供的项目初步方案及相关资料等

### 3.6 研究流程

本次交通影响评价研究流程如图 3-2 所示。

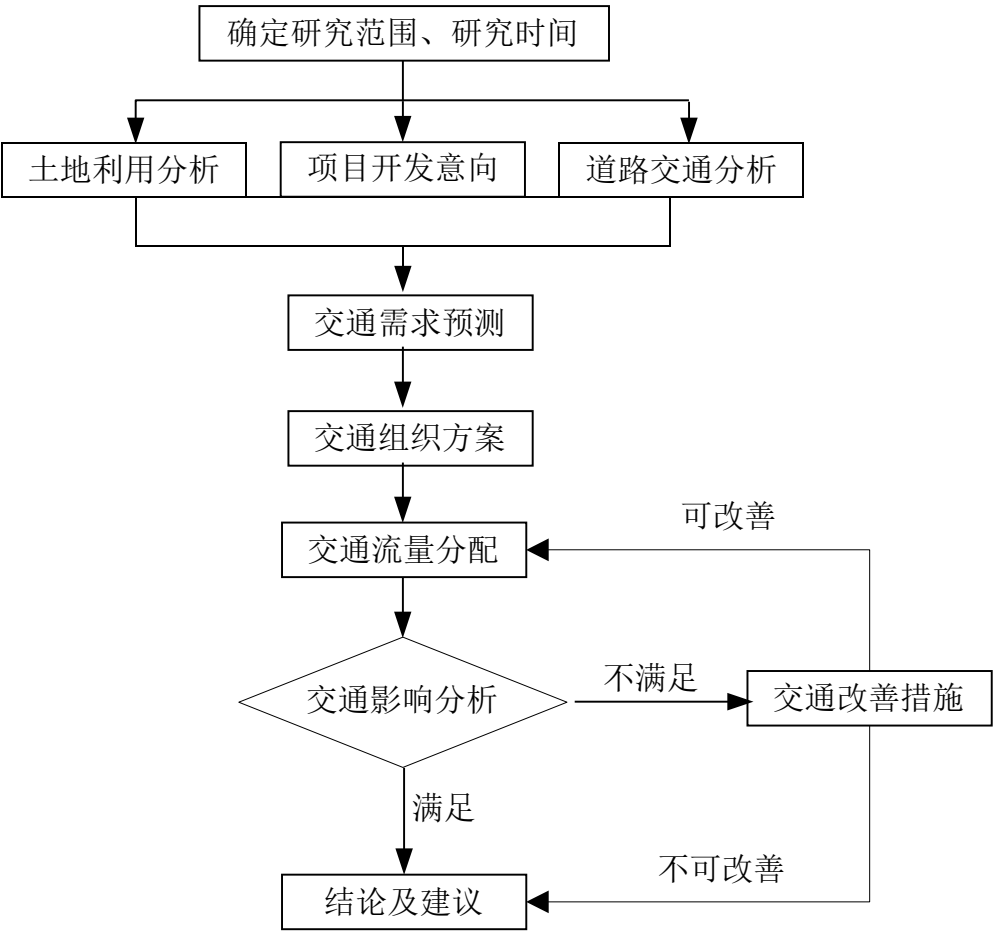


图 3-2 交通影响评价流程

## 第四章 区域土地利用现状及相关规划分析

### 4.1 项目地块现状

基地北临现状道路2，西侧临现状道路3，南侧临现状道路1，北侧为已建项目遵义南站，西侧、南侧都为空地，周边空地较多，多条道路未按照规划完全建成。项目地块半打围、还未施工。



图 4-1 研究区域土地利用现状

### 4.2 区域土地利用规划

根据遵义市控制性详细规划，在研究区域内，土地利用规划主要为居住、商业用地及物流用地。区域土地利用规划见图4-2（详见附图六）。



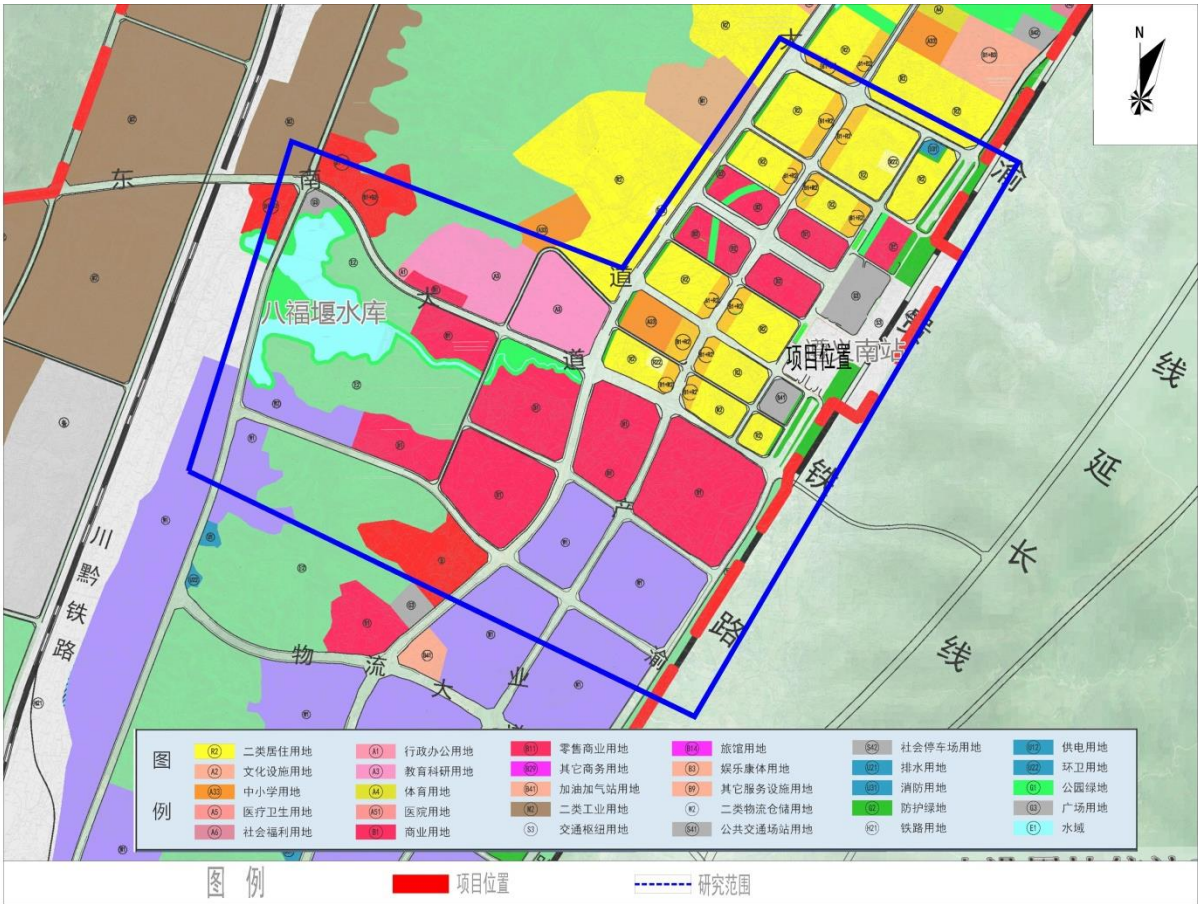


图 4-2 区域土地利用规划示意图

### 4.3 区域道路网规划

根据相关规划建设要求，区域内道路建设将随着区域的开发建设逐步完成届时形成，以和平大道、东南大道、规划道路A、现状道路A、现状道路5为主的路网骨架，辅以连接各主干路的现状道路1、现状道路2、规划道路1、规划道路2等次干路及支路。区域道路交通规划如图 4-3 所示：



图 4-3 研究区域路网规划示意图

#### 4.4 用地变化与交通特征分析

研究范围土地开发程度较小，土地利用还不成熟，随着土地继续开发，及项目的改建，区域的居住人口和流动人口将会有一定程度的增加，导致机动车保有量相应的增加，同时商业的交通吸引发生量也将持续上升，这样未来区域道路网的交通负荷将随之增加。另一方面，随着规划道路的建设完成，道路网密度提高，道路通行能力增强，区域交通系统服务水平将在原有基础上有一定幅度提升。

从用地规划的情况看，区域将形成居住兼容商业用地。随着区域城市建设的不断深入。区域吸引和发生的人流量将会有所增长。尤其是和平大道、东南大道、规划道路A、现状道路A、现状道路5等这些连通性区域主干路和次干路。

## 第五章 区域道路交通系统现状分析

### 5.1 区域道路网现状

本项目研究范围内主要道路有和平大道、东南大道、规划道路A、现状道路A、现状道路5、现状道路1、现状道路2、现状道路3等。区域内大部分主干路及次干路都未按照规划建设完毕，一些道路划线不清晰，多条支路还未形成。区域主要道路情况见表 5-1。

表 5-1 区域主要道路现状及规划一览表

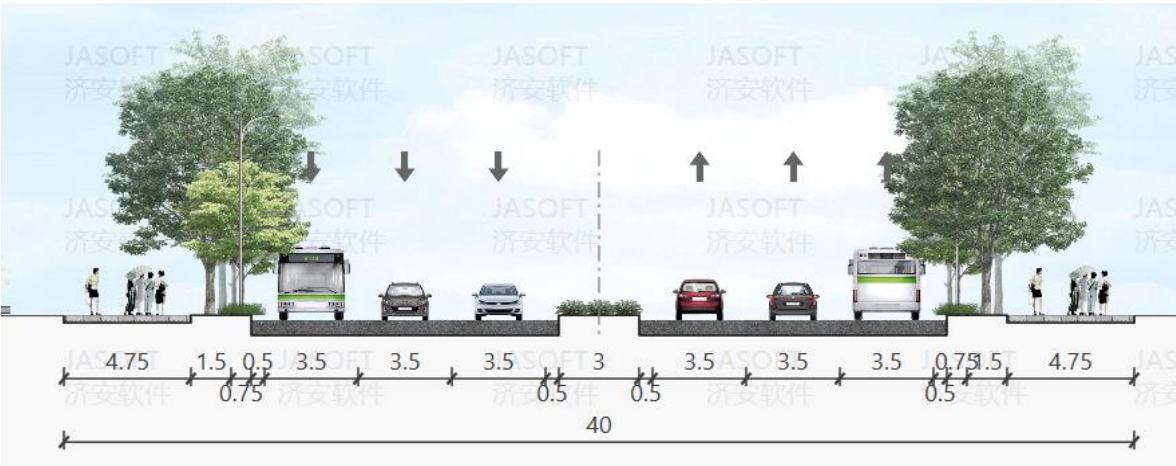
道路名称	道路等级	现状		规划		断面形式
		红线宽度(米)	机动车道设置	红线宽度(米)	机动车道设置	
和平大道	主干路	40	6	40	6	二块板
东南大道	主干路	35	6	35	6	二块板
天明路	主干路	55	6	55	6	二块板
现状道路A	主干路	32	6	32	6	一块板
现状道路1	次干路	24	6	24	6	一块板
现状道路3（项目段辅道）	主干路	50	6	50	6	三块板
现状道路2	支路	12	2	12	2	三块板
现状道路4	支路	16	4	16	4	一块板
现状道路5	次干路	38	8	38	8	一块板
现状道路6	次干路	24	4	24	4	一块板
规划道路A	次干路	30	6	30	6	一块板
规划道路B	次干路	32	6	32	6	一块板
规划道路1	支路	12	2	12	2	一块板
规划道路2	次干路	24	4	24	4	一块板

区域现状路网道路等级如图 5-1 所示。



图 5-1 区域路网现状

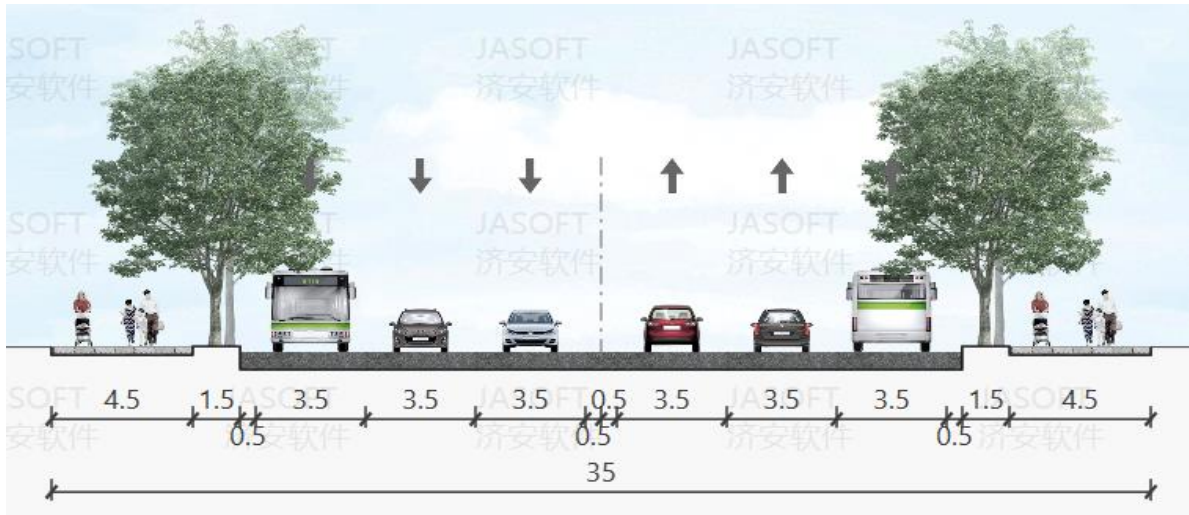
图 5-2 项目周边交通组织现状



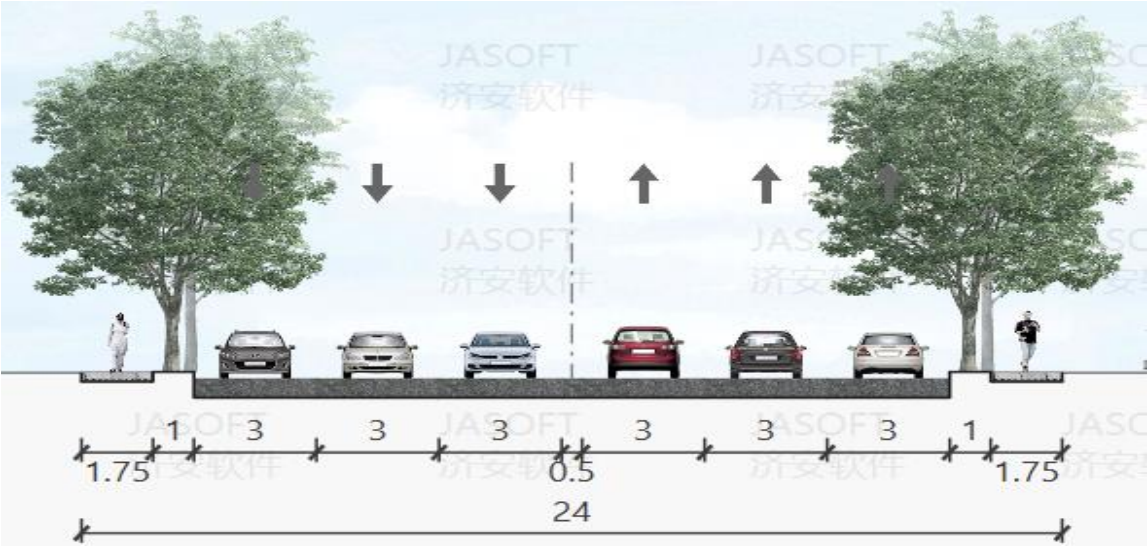




和平大道现状及道路断面图



东南大道现状及道路断面图

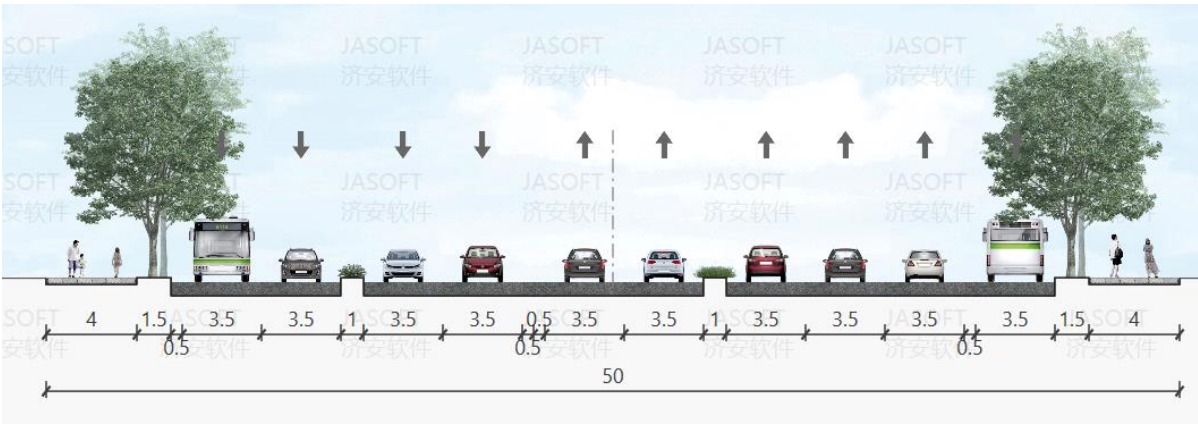


现状道路1现状道路断面图

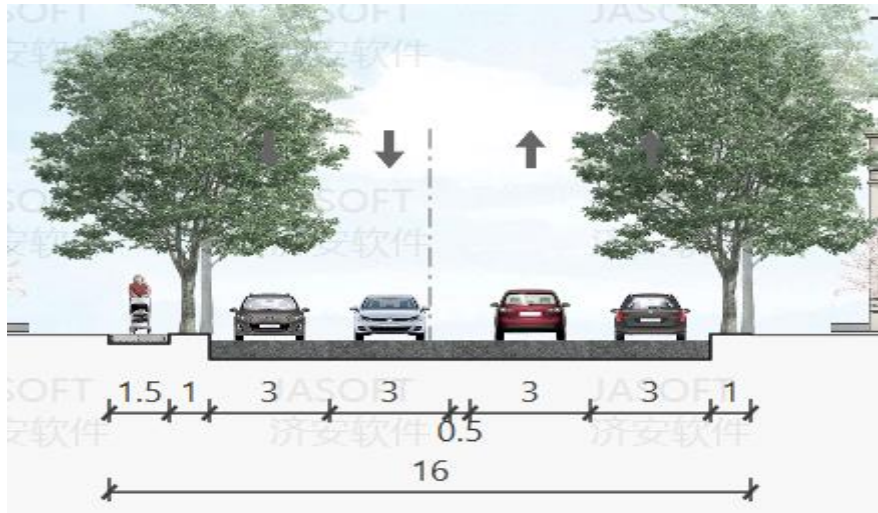




现状道路2及道路断面图

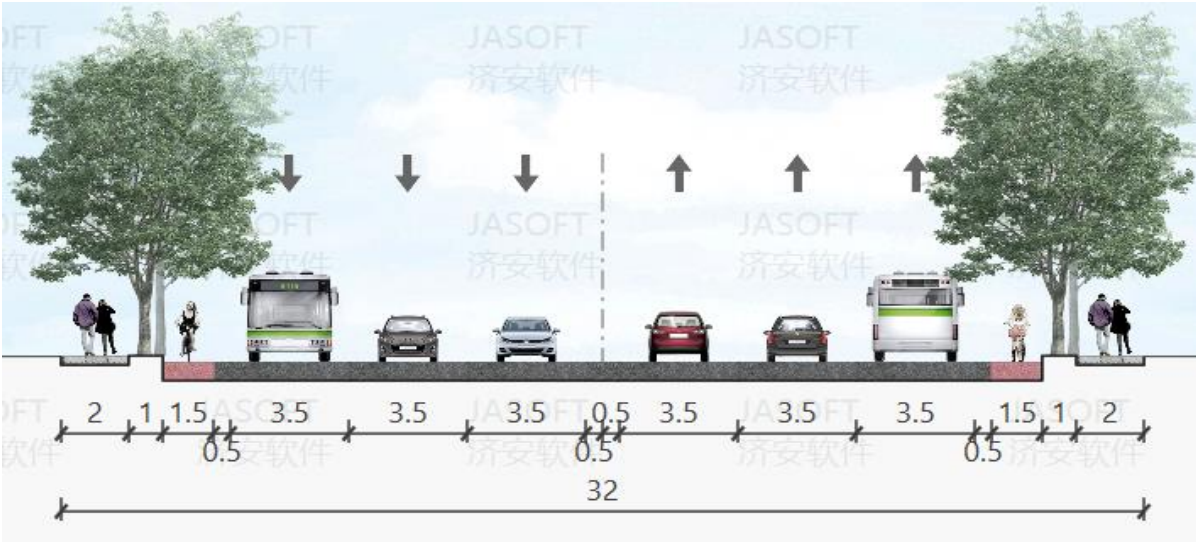


现状道路3及道路断面图（下穿主道双向4车道，左侧辅道2车道，右侧4车道）

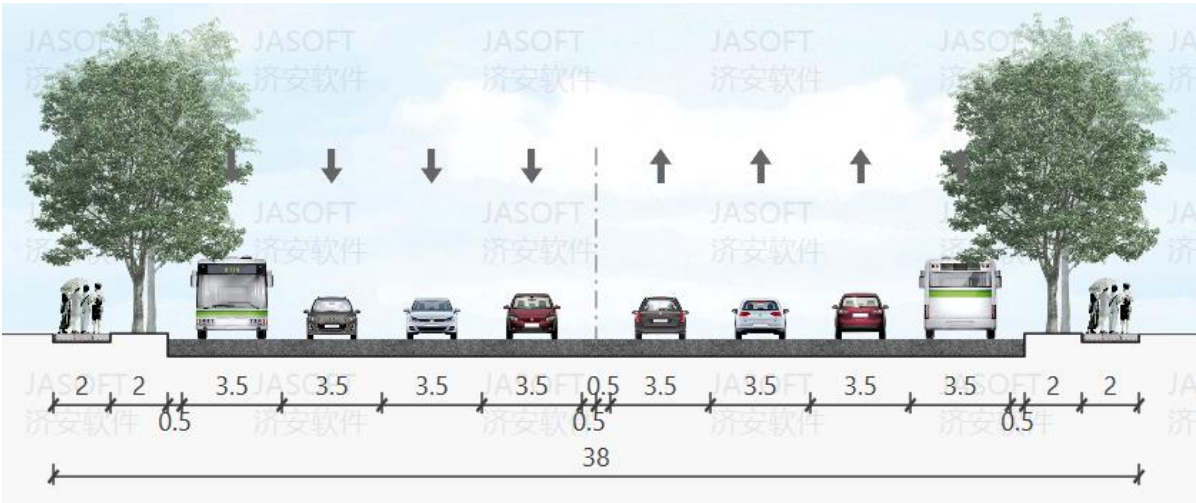


现状道路4及道路断面图

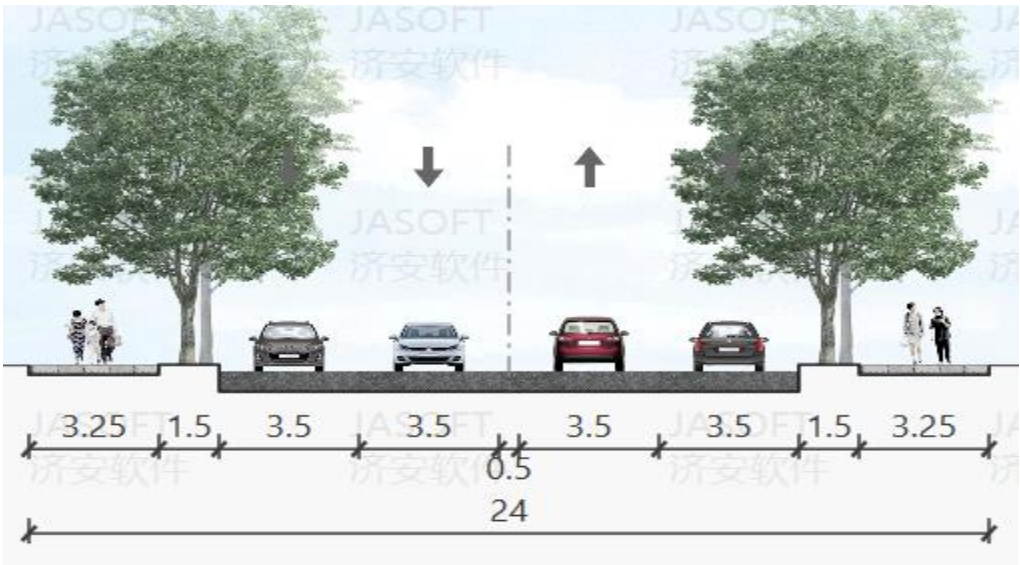




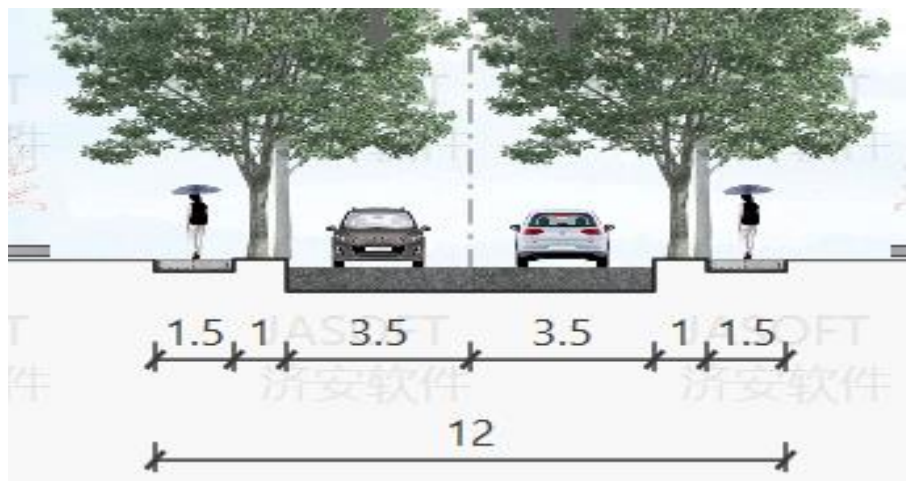
现状道路A、规划道路B道路断面图



现状道路5道路断面图



现状道路6、规划道路2道路断面图



规划道路1道路断面图

图 5-2 研究区域主要道路断面示意图

## 5.2 现状交通管理状况

区域内主干路已经基本按规划形成，一些道路路段断面与规划不一致，未按照规划完全形成，但能正常通行，次干路网络也基本形成形成，还有多条支路。未形成道路随着区域用地开发的进行而逐渐形成。交通信号灯主要集中在天明路、和平大道、现状道路A上。

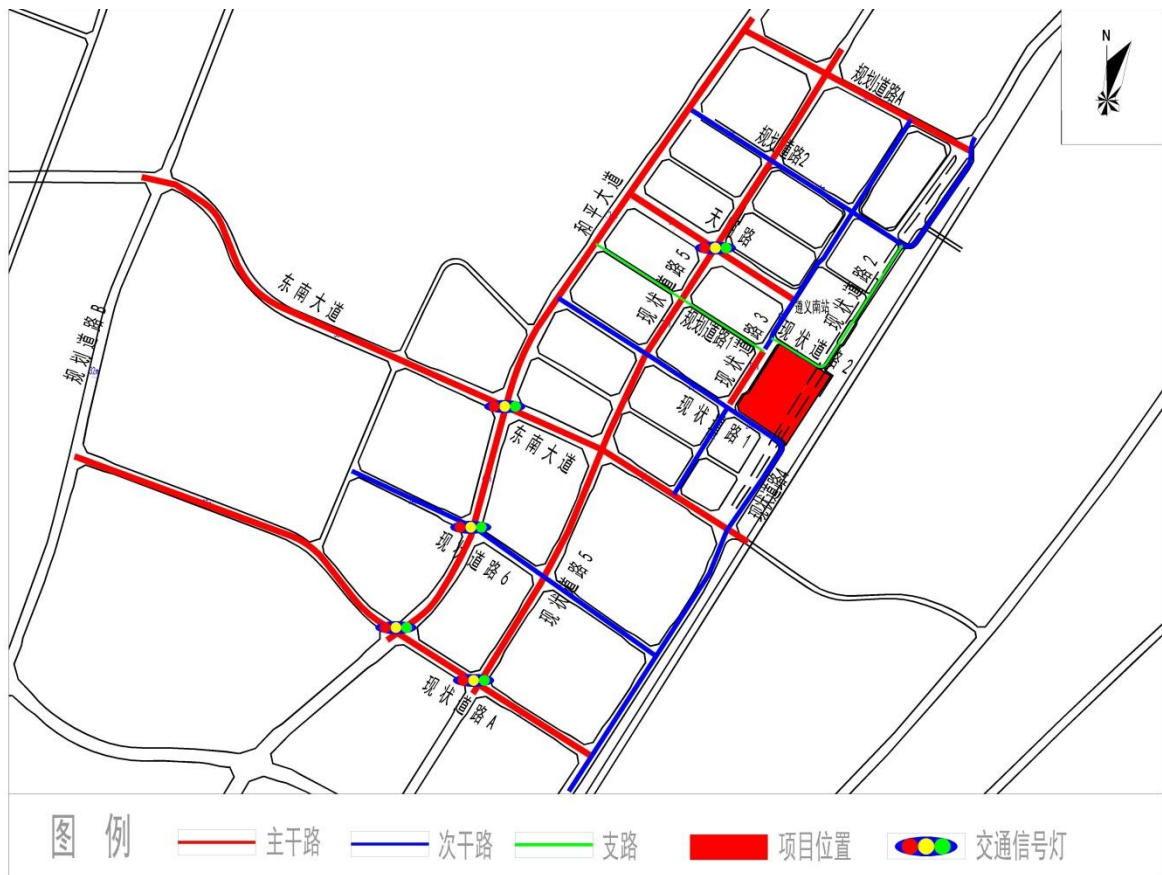


图 5-3 研究区域交通管理现状图

区域交通组织要点如下：

1. 区域内各主要道路均实行双向，客运站站前路（现状道路2）单向行驶；
2. 部分支路与主干路相交采取“右进右出”的交通组织方式；
3. 信号控制交叉口主要分布在主干路天明路、和平大道、现状道路A上。



## 5.3 现状交通流特征分析

### 5.3.1 现状交通调查

为准确掌握项目周边交通现状，项目组对研究区域内的主要道路进行了调查，调查时段为早晚高峰时段，考虑到研究区域的区位因素和土地利用现状，为保证取得准确的流量数据，参照类似项目的高峰时段对调查时间进行适当调整。通过全天流量的监测，发现现状主要道路流量早高峰出现在 7:30—9:30，晚高峰出现在 17:00—19:00，晚高峰流量大于早高峰流量，因此本报告选取晚高峰（17:00—19:00）流量进行分析评价。调查内容主要有：

- 1) 研究区域内道路系统情况，包括各路段、各交叉口；
- 2) 区域交通的组织管控方式；
- 3) 调查各主要路段的路段流量；
- 4) 各主要交叉口的进口道流量、渠化、信号配时。

### 5.3.2 现状道路服务水平评价

道路服务水平采用 V/C（饱和度）来评价，其中城市道路路段通行能力可根据一个车道的理论通行能力进行修正得到，计算公式如下：

$$Na = No \cdot \gamma \cdot \eta \cdot \alpha \cdot \theta \cdot \beta$$

其中 Na：	单向设计通行能力	No：	一条车道理论通行能力
$\gamma$ ：	自行车修正系数	$\eta$ ：	车道宽度修正系数
$\alpha$ ：	道路分类修正系数	$\theta$ ：	车道数修正系数
$\beta$ ：	交叉口影响系数		

《城市道路设计规范》中，对以上各参数有相关规定：

● 一条车道理论通行能力

表 5-2 一条车道理论通行能力  $N_0$

设计速度 (km/h)	60	50	40	30	20
可能通行能力 (pcu/h)	1730	1690	1640	1550	1380

● 车道宽度修正系数与车道宽度关系

表 5-3 车道宽度修正系数  $\eta$

宽度 (m)	2.5	3	3.5	4	4.5	5	5.5	6
$\eta$	0.50	0.75	1	1.11	1.2	1.26	1.29	1.30

● 道路分类修正系数

表 5-4 道路分类修正系数  $\alpha$

道路分类	快速路	主干路	次干路	支路
$\alpha$	0.75	0.8	0.85	0.90

● 车道数修正系数

表 5-5 车道数修正系数  $\theta$

车道数	1	2	3	4
$\theta$	1	1.87	2.60	3.2

● 自行车修正系数

表 5-6 自行车修正系数  $\gamma$

道路断面情况	机非分隔	两块板（非机动车影响不大）	机非混行
自行车修正系数 $\gamma$	1	0.8	0.7

● 交叉口影响系数  $\beta$

$$\beta = \begin{cases} \beta_0 & S \leq 200m \\ \beta_0(0.0013S + 0.73) & S \geq 200m \end{cases}$$

S——交叉口间距；

$\beta_0$ ——交叉口有效通行时间比，视路段起点交叉口控制方式而定，信号交叉口即为绿信比。

如果由上式计算的  $\beta$  大于 1，则取  $\beta=1$ 。

表 5-7 道路路段等级与饱和度指标

播州区游客集散中心建设项目交通影响评价

饱和度	≤0.45	0.4—0.6	0.6—0.75	0.75—0.85	0.85—1.0	>1.0
路段等级	A	B	C	D	E	F

通过以上修正系数，区域内现状主要道路的服务水平如下表所示：

表 5-8 现状主要道路路段高峰小时服务水平表

道路名称	方向	通行能力	现状流量	饱和度	服务水平
		pcu/h	pcu/h		
和平大道	东-西	1756	864	0.49	B
	西-东	1756	835	0.48	B
东南大道	东-西	1777	674	0.38	A
	西-东	1777	691	0.39	A
天明路	东-西	1777	657	0.37	A
	西-东	1777	637	0.36	A
现状道路 A	东-西	2319	596	0.26	A
	西-东	2319	613	0.26	A
现状道路 1	南-北	2322	98	0.04	A
	北-南	2322	127	0.05	A
现状道路 3（项目段）	南-北	1469	198	0.13	A
	北-南	1469	153	0.10	A
现状道路 2	东-西	745	262	0.35	A
	西-东	745	193	0.26	A
现状道路 4	南-北	919	26	0.03	A
	北-南	919	32	0.03	A
现状道路 5	南-北	1572	469	0.30	A
	北-南	1572	532	0.34	A
现状道路 6	南-北	1093	411	0.38	A
	北-南	1093	389	0.36	A
规划道路 A	南-北	1996		0.00	A
	北-南	1996		0.00	A
规划道路 B	东-西	2440		0.00	A
	西-东	2440		0.00	A
规划道路 1	南-北	527		0.00	A
	北-南	527		0.00	A
规划道路 2	南-北	921		0.00	A
	北-南	921		0.00	A

从数据分析来看，区域道路交通量较小，饱和度不高，和平大道作为目前区域主要的南北向主干路，交通量相对较大，服务水平为B级，其他道路服务水平都为A级。总的来说，该区域各道路现状运行状况良好。

### 5.3.3 现状交叉口服务水平分析

从区域路网规划和片区交通组织来看，未来项目交通对区域内影响比较大的交叉口主要为现状道路1—现状道路3、东南大道—现状道路4、现状道路5—东南大道交叉口，主要评价的交叉口如图 5-4 所示。

区域还有较多交叉口未设置交通信号，现状道路1—现状道路3、东南大道—现状道路4、现状道路5—东南大道交叉口目前通过车辆很少且未设置信号灯，因此规划年再分析这三个交叉口。

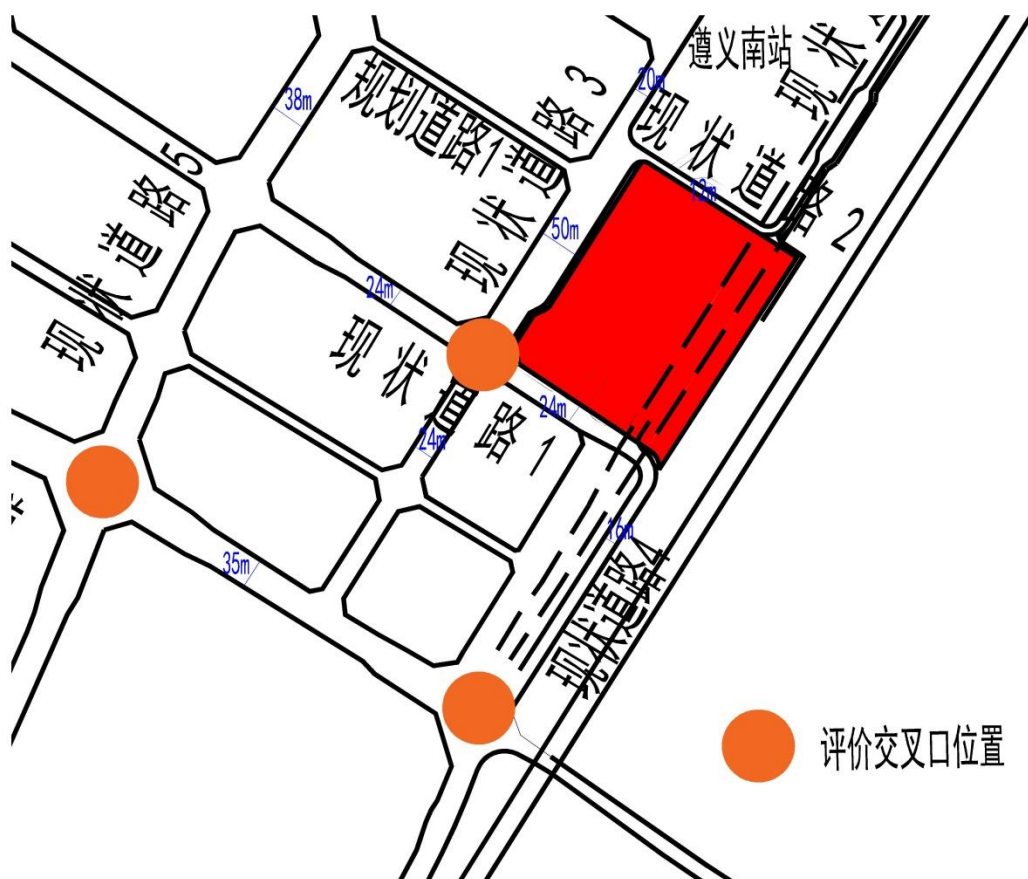


图 5-4 评价交叉口位置示意

交叉口服务水平仍然采用 V/C（饱和度）指标来评价。交叉口设计通行能力为各进口道设计通行能力之和，计算模型如下：

- 一条直行车道的设计通行能力

$$C_s = 3600 \left( \frac{t_g - t_0}{T} + \frac{1}{t_i} \right) \varphi$$

式中：  $C_s$ ——一条直行车道的设计通行能力（pcu/h）

$T$ ——信号灯周期（s）

$t_g$ ——信号每周期内的绿灯时间（s）

$t_0$ ——绿灯亮后，第一辆车启动并通过停车线的时间（s），本次计算取 2.3s

$t_i$ ——直行或右行车辆通过停车线的平均时间（pcu/s），本次计算取 2s

$\varphi$ ——折减系数，可取 0.9

- 直右车道的设计通行能力

$$C_{sr} = C_s$$

式中：  $C_{sr}$ ——一条直行右转车道的设计通行能力（pcu/h）

- 直左车道设计通行能力

$$C_{sl} = C (1 - \beta' / 2)$$



式中：  $C_{sl}$ ——一条直行左转车道的设计通行能力（pcu/h）

$\beta_l'$ ——直左车道中左转车所占比例

- 直左右车道设计通行能力

$$C_{slr} = C_{sl}$$

式中：  $N_{slr}$ ——一条直左右车道的设计通行能力（pcu/h）

- 左转车道设计通行能力计算与直左右车道设计通行能力计算相同

交叉口服务水平评价参照如下标准：

表 5-9 交叉口服务水平评价标准

V/C	$\leq 0.25$	0.25-0.50	0.50-0.70	0.70-0.85	$\geq 0.95$
运行状况	A	B	C	D	E
服务水平	非常畅通	畅通	比较畅通	不甚畅通	拥挤

### 5.4 区域现状公交系统分析

区域有较多道路未形成，公交站点较少，主要集中在已形成的主干路上，项目步行 500 米范围内，项目周边可利用的公交站点有1对，1000米范围内有6个，经过的公交线路有1条，公交系统分布情况如图 5-7 及表 5-10 所示。



图 5-7 项目附近公交站点分布示意图

表 5-10 项目周边公交站点及线路统计

站点名称及编号	公交线路
遵义南站	50路
高铁站路口	50路
黔北物流城	50路
瓦窑寨	50路
遵荣纸厂	50路

目前项目所在区域经过的公交线1条，项目500米范围内仅有一对公交站点，项目现状的公交系统无法满足项目的需求。随着区域用地的大规模开发并投入使用，区域的公共交通需求将会增加，建议在项目周边合理增设公交站点，并相应增配公交线路和车次。

## 5.5 区域道路交通现状总体评价

- 区域内已经形成的主干路有和平大道、东南大道、现状道路A、现状道路5、天明路，交通量主要集中在已形成的主干路上，次干路及支路车量较少，整体交通量较少。
- 区域内，主干道与主干道、主干道与次干道交叉口均采用采用信号控制，目前大部分交叉口未设置信号灯。
- 区域内部分支路与主干路相交采取“右进右出”的交通组织方式。
- 区域主要道路交通的高峰时段为 7:30—9:30 和 17:00—19:00，其中晚高峰交通流量稍高。
- 项目步行 500 米范围内，共计有1对公交站点，1公交线路经过，站点级线路较少，公交服务水平有待提高。

## 第六章 交通需求预测

本次交通需求预测包括两个部分：背景交通需求预测、项目交通需求预测。

### 6.1 预测目标年确定

根据甲方提供的项目开发计划，该项目预计2023年建成交付使用，综合判断为：项目建成后第五年，交通量趋于稳定，交通规律基本形成。因此，本次交通影响评价确定以项目投入使用后5年即2028年的稳定期作为项目近期分析年限。

### 6.2 背景交通量预测

#### 1) 预测方法

背景交通一般由两部分组成：通过性交通和到达性交通，通过性交通主要取决于研究区域的区位特点，到达性交通则与研究区域的建设开发情况直接相关。

##### ● 年增长率法

预测模型如下：

$$Q_d = Q_0(1 + \kappa)^n$$

式中： $Q_d$ ——目标年（2028年）交通量；

$Q_0$ ——基年（2020年）交通量；

$\kappa$ ——年增长率；

$n$ ——预测目标年相对于基年的年数。

##### ● 通行能力反算法

适用于道路通行能力趋于饱和或现状流量较少（或无现状流量）、而将来可能发生突变的情况。通行能力反算法是根据道路的通行能力、道路的功能等级、在城市中的区位、道路两侧开发建设情况等综合确定道路的背景饱和度。

#### 2) 参数确定

考虑到区域城市建设不断加快，区域主要道路将承担更大量的到发交通和过境交通。作为未来城市重要的商业、住宅为主的综合服务功能区，该区域的交通高峰期将会与现有城市高峰期基本一致。

综合考虑上述情况，并根据道路服务求的土地利用开发强度、道路功能和性质，以及遵义市近年经济增长率和不同道路交通流量增长的统计规律，确定区域道路背景流量增长规律。

**和平大道、东南大道、天明路、现状道路A：**为区域已形成城市主干路，承担过境交通量及道路周边吸发的交通量，目前交通量增长不稳定，结合该区域周边土地利用规划，随着道路两侧土地的开发，城市交通量将进一步增长。因此确定饱和度为0.55、0.5。

**规划道路A：**城市主干路，还未按照规划形成，结合该区域周边土地利用规划，随着道路两侧土地的开发，城市交通量将进一步增长，增长量不稳定，因此确定饱和度为0.2。

**现状道路1、现状道路3、现状道路2、现状道路6、现状道路A：**城市次干路，还未按规划形成，主要承担道路周边土地吸发的交通流量，是各连接各主干路的重要道路，考虑到项目考虑随着道路两侧土地开发，交通流将会逐渐增加；因此，根据规划年道路性质和周边用地情况，确定饱和度为0.4、0.35、0.35、0.4、0.2。

**规划道路2、现状道路4：**区域支要服务于周边地块，考虑到项目考虑随着道路两侧土地开发，交通流将会逐渐增加；因此，根据规划年道路性质和周边用地情况，确定饱和度为0.2、0.3。

### 3) 背景交通预测

综上所述，2028年区域主要道路背景流量预测情况见表6-1。

表6-1 区域道路2028年背景晚高峰流量预测

道路名称	方向	现状流量	目标年流量	通行能力	饱和度	服务水平
		pcu/h	pcu/h	pcu/h	voc	los
和平大道	南-北	864	1932	3513	0.55	B
	北-南	835				
东南大道	东-西	674	1955	3554	0.55	B
	西-东	691				
天明路	东-西	657	1777	3554	0.50	B
	西-东	637				
现状道路A	东-西	596	2319	4637	0.50	B
	西-东	613				
现状道路1	东-西	98	1858	4645	0.40	A
	西-东	127				
现状道路3（项	南-北	198	1028	2938	0.35	A



目段)	北-南	153				
现状道路2	东-西	262	522	1491	0.35	A
	西-东	193				
现状道路4	南-北	26	551	1838	0.30	A
	北-南	32				
现状道路5	南-北	469	1258	3144	0.40	A
	北-南	532				
现状道路6	东-西	411	875	2187	0.40	A
	西-东	389				
规划道路A	东-西	0	798	3991	0.20	A
	西-东	0				
规划道路B	南-北	0	976	4880	0.20	A
	北-南	0				
规划道路1	东-西	0	158	1053	0.15	A
	西-东	0				
规划道路2	东-西	0	368	1842	0.20	A
	西-东	0				

主要道路背景交通高峰时段流量表可以看出，目标年片区交通量有一定幅度的增长，片区其余内部主次干道交通流量均随着区域地块开发的日趋成熟都有一定程度的提高。各主干路的饱和度较高，道路服务水平均在B级及以上，交通较为流畅。

## 6.3 拟建项目交通需求预测

### 6.3.1 拟建项目业态分布

遵义市播州区游客集散中心项目为多层公共建筑, 主要功能为游客集散, 酒店, 总建筑面积17178.44m<sup>2</sup>, 计容建筑面积13296.24m<sup>2</sup>, 游客集散中心5422.3m<sup>2</sup>, 公交首末站400m<sup>2</sup>, 城际客运站2480.52m<sup>2</sup>, 酒店3000m<sup>2</sup>, 配套附属1993.42m<sup>2</sup>。其中后勤办公面积2000m<sup>2</sup>。

### 6.3.2 高峰时段分析

#### (1) 游客集散中心部分

集散中心客流吸发特性按同类项目考虑, 吸引和发生的高峰时段为晚上17:00—19:30, 与城市道路高峰时段不完全重合。高峰小时发生吸引量约占全日的15%, 发生量约占全日的35%。从业人员的早高峰出行系数较大, 且在晚高峰时间下班时间与城市道路高峰时段有一定差异, 因此考虑其在晚高峰小时发生量约占发

生总量的15%，发生量约占发生总量的5%。

## （2）酒店部分

酒店客流吸发特性参考类似规模，吸引和发生的高峰时段为晚上18:00—20:00，与城市道路高峰时段不完全重合。高峰小时发生吸引量约占全日的 30%，发生量约占全日的 20%。酒店从业人员的早高峰出行系数较大，且在晚高峰时间下班时间与城市道路高峰时段有一定差异，因此考虑其在晚高峰小时发生量约占发生总量的15%，发生量约占发生总量的15%。

## （3）办公部分

后勤办公人员吸引和发生的高峰时段为晚上17:30—19:00，与城市道路高峰时段不完全重合。高峰小时发生吸引量约占全日的5%，发生量约占全日的65%。访客在晚高峰时间出行较少，因此考虑其在晚高峰小时发生量约占发生总量的5%，发生量约占发生总量的5%。

表 6-2 项目各种业态高峰小时系数特征

类型	人员	高峰小时发生系数	高峰小时吸引系数	高峰小时重合系数
游客集散中心	从业	0.15	0.05	0.6
	访客	0.35	0.15	0.55
办公	从业	0.65	0.05	0.8
	访客	0.05	0.05	0.7
酒店	顾客	0.15	0.3	0.75
	从业	0.05	0.15	0.7

## 6.3.3 项目交通需求预测

### 1) 项目出行量预测

#### （1）游客集散中心部分（游客集散中心、旅游展馆、交通枢纽）

根据相关项目交通调查资料，对于游客集散中心的建筑，通常主要考虑游客的出行状况，员工的出行相对较小。其顾客的出行率本次交评取到1人次/日·m<sup>2</sup>，从业人员出行率本次交评取到0.1人次/日·m<sup>2</sup>。本项目游客集散中心部分的建筑面积为8296.24平方米。

计算得出项目游客集散中心部分的每日出行总量为8706人次/日。

#### （2）酒店部分

根据相关大型公建项目交通调查资料，对于酒店性质的建筑，通常主要考虑

其顾客的出行状况，员工的出行相对较小。其顾客的出行率本次交评取到0.12人次/日·m<sup>2</sup>，从业人员出行率本次交评取到0.025人次/日·m<sup>2</sup>。本项目酒店的建筑面积为3000平方米。

计算得出项目块酒店部分的每日出行总量为435人次/日。

### (3) 办公部分

分为从业人员和来访人员两部分进行预测。

#### ● 从业人员

从业人员日出行量根据岗位预测出行总次数：

$$\text{日出行总次数} = A_m \times R_m / B_m$$

式中：A<sub>m</sub>——项目办公建筑面积，拟开发办公面积为2000 m<sup>2</sup>。

R<sub>m</sub>——每个岗位通勤的人次，取2.5；

B<sub>m</sub>——每个岗位所需的办公面积，取20 m<sup>2</sup>/岗位。

计算得出从业人员的日出行量为251人次/日。

#### ● 来访人员

根据对本项目附近类似项目的交通调查发现，对于办公性质的建筑，其交通吸发率基本保持稳定，约为0.13~0.15人次/日·m<sup>2</sup>，本次交评按平均吸发率0.14人次/日·m<sup>2</sup>计算。

来访人员出行量根据办公建筑面积预测出行总次数：

$$\text{日出行总次数} = A_m \times r_m$$

式中：A<sub>m</sub>——项目办公建筑面积，拟开发办公面积为2000 m<sup>2</sup>。

r<sub>m</sub>——每平方米办公建筑面积所吸引的出行人次，取0.14人/m<sup>2</sup>；

计算得出来访人员的日出行量为280人次/日。

### (4) 遵义南站部分

项目位于遵义南站南侧，作为游客集散中心、城际客运站、公交首末站，将吸引遵义南站一部分乘客前往项目乘坐城际客运车、公交车、入住酒店，十一黄金周游客数最多，因此选取十一黄金周遵义南站的旅客数结合项目来分析。

根据数据统计，遵义市十一黄金周旅客人数2017年为790.3万人，2018年为844.4万人，2019年为462.7万人，2020年为742.22万人，2021年为918.7万人，假定规划

化年十一黄金周（1号-8号）的旅客人数达1000万，其中根据统计，来自省内游客大概占26%，省内游客来自本地区占全省10%，则规划年十一黄金周每天旅客游客人数可达  $1000 \times (1 - 10\%) / 8 = 112.5$  万。铁路交通日渐便利，将有更多的游客选择铁路交通出行，因此预计规划年将有40%的旅客利用铁路交通到达或离开遵义市，则规划年十一黄金周每天旅客游客选择铁路出行的人数可达  $112.5 \times 40\% = 45$  万。

考虑到遵义南站的规模及位置，预计规划年十一黄金周每天旅客游客人数可达13.5万。预计其中30%的乘客（40500人）将前往本项目乘坐公交、城际大巴车、旅游车换乘、入住酒店。

表 6-3 遵义南站乘客高峰小时系数特征

类型	人员	高峰小时发生系数	高峰小时吸引系数	高峰小时重合系数
遵义南站旅客	访客	0.4	0.3	0.7

表 6-4 遵义南站旅客客流出行结构分布（%）

类型	人员	交通方式						合计
		公交	旅游大巴、城际大巴	出租车	小汽车	非机动车	步行	
遵义南站旅客	访客	45	40	0	0	0	15	100

## 2) 交通出行结构预测

根据本次对相关业态调查，结合项目周边土地利用以住宅用地、商业用地为主。项目离城市主、次干道较近，随着区域的发展成熟，公共交通配套就愈发完善，项目出行会有相当一部分公交出行。据此确定本项目的从业人员和访客的出行结构如表 6-3 所示。

表 6-5 2028 年项目客流出行结构分布（%）

类型	人员	交通方式						合计
		公交	大巴车	出租车	小汽车	非机动车	步行	
游客集散中心	从业	28	0	8	22	22	20	100
	访客	24	20	12	19	13	12	100
办公	从业	26	0	12	25	18	19	100
	访客	25	0	14	26	17	18	100
酒店	顾客	22	15	17	22	10	14	100
	从业	28	0	7	23	23	19	100

据此，计算各种出行方式的人流量，如下表所示。

表 6-6 2028 年项目高峰时期不同出行方式的出行人流量（人次/日）

发生	人员	公交	大巴车	出租车	小汽车	自行车	步行	合计
游客集散中心	从业	5	0	1	4	4	3	17

播州区游客集散中心建设项目交通影响评价

	访客	75	72	43	72	47	50	359
办公	从业	15	0	7	15	11	11	59
	顾客	1	0	1	1	1	1	4
酒店	顾客	4	3	3	4	2	3	18
	从业	0	0	0	0	0	0	1
合计		101	75	55	95	64	68	458
吸引	人员	公交	大巴车	出租车	小汽车	自行车	步行	合计
游客集散中心	从业	2	0	0	1	1	1	6
	访客	32	31	18	31	20	22	154
办公	从业	1	0	1	1	1	1	5
	顾客	1	0	1	1	1	1	4
酒店	顾客	8	5	6	8	4	5	36
	从业	1	0	0	1	1	1	4
合计		45	36	26	43	27	30	208

表 6-7 2028 年遵义南站乘客高峰时期不同出行方式的出行人流量（人次/日）

发生	人员	公交	大巴车	出租车	小汽车	自行车	步行	合计
遵义南站旅客	访客	2552	2268	0	0	0	851	5670
合计		2552	2268	0	0	0	851	5670
吸引	人员	公交	大巴车	出租车	小汽车	自行车	步行	合计
遵义南站旅客	访客	1914	1701	0	0	0	638	4253
合计		1914	1701	0	0	0	638	4253

## 1) 高峰小时项目分方式出行量预测

## 1. 项目小汽车部分

根据项目发生和吸引的客流量，结合项目出行交通结构，按高峰小时系数进行计算得项目晚高峰发生吸引交通量如表 6-5 所示，其中小汽车载客系数按2.1人/车计，出租车载客系数按 1.6 人/车计。

表 6-8 项目晚高峰小时机动车出行量预测

晚高峰		发生		吸引	
类型	人员	出租车	小汽车	出租车	小汽车
游客集散中心	从业	1	2	1	1
	访客	60	72	26	31
办公	从业	5	8	0	1
	顾客	0	1	1	1
酒店	顾客	2	2	4	4
	从业	0	0	0	0
小计		85	68	31	37
合计		153		69	

综合分析，本项目 2028 年机动车高峰小时机动车吸引量为69pcu/h，发生量为153pcu/h；其中出租车吸引量为31pcu/h，发生量为85pcu/h；小汽车吸引量为37cu/h，发生量为68pcu/h。



## 2. 项目公交车、大巴车部分

表 6-9 项目晚高峰小时公交车、大巴车出行吸发人数预测

晚高峰	发生		吸引	
类型	公交车	旅游大巴、城际大巴	公交车	旅游大巴、城际大巴
项目部分	220	163	96	75
遵义南站部分	2252	2268	1914	1701
小计	2472	2431	2010	1776
合计	4903		3786	

表 6-10 项目晚高峰小时公交车、大巴车出行量预测

晚高峰		发生		吸引	
类型	人员	公交车	旅游大巴、城际大巴	公交车	旅游大巴、城际大巴
项目部分	从业	0	0	0	0
	访客	3	5	1	2
遵义南站部分	从业	0	0	0	0
	顾客	36	65	27	49
小计		40	69	29	51
合计		109		80	

注：公交车载客量按70人/辆计算，旅游大巴车、城际大巴车载客量按35人/辆计算。

综合分析，本项目 2028 年机动车高峰小时公交车、大巴车吸引量为80pcu/h，发生量为109pcu/h；其中公交车吸引量为29pcu/h，发生量为40pcu/h；旅游大巴、城际大巴吸引量为 51cu/h，发生量为69pcu/h。

## 第七章 交通分配及影响评价

### 7.1 交通影响评价指标

以下为路段和交叉口的饱和度、服务水平等级和服务水平描述之间的对应关系。

表 7-1 机动车路段服务水平评价指标表

V/C	≤0.45	0.45-0.60	0.60-0.75	0.75-0.85	0.85-1.0	>1.0
服务水平	A	B	C	D	E	F
运行情况	顺畅	稍有延误	能接受的延误	能忍受的延误	拥挤	阻塞

表 7-2 信号交叉口服务水平指标表

V/C	≤0.25	0.25-0.50	0.50-0.70	0.70-0.85	0.85-0.95	>0.95
服务水平	A	B	C	D	E	F
每车延误 (s)	≤10	11-20	21-35	36-55	56-80	>80

### 7.2 交通分配及影响评价

#### 7.2.1 交通流量分配方法

交通流量分配使用圈层外推法进行分析。

对于单个的、发生量较小的规划项目，在靠近规划项目的地区，可以认为进入规划项目的交通量几乎均匀分布于所有进入规划项目的各条路段上。同时国内城市建设高密度、小汽车出行低比例的特点也决定了规划项目交通影响的范围一般相对国外较小的特点。在距离规划项目越远的道路上，所分布的以规划项目为终点的交通量会越少；越靠近规划项目，这些交通量也就越集中，在方向上越均匀。由此，可以近似认为，在影响范围内、靠近规划项目附近的路段上，均匀分摊了进出规划项目的交通量。

显然这种均摊应考虑开发前道路路段和交叉口的拥挤状况。那么不妨依据道

路上拥挤状况，确定路段均摊交通量的权重，然后再进行均摊。根据道路的 V/C 状况来确定规划项目交通量在路段上均匀分布，期望进入规划项目的交通量在各路段进行了分配之后，各路段 V/C 趋同。这在路网通达条件较好的城市中心地区是可以实现的，也具有较大的合理性。具体方法如下：

根据各方案的出入口设置情况，把最后进入该规划项目所必经路段作为第一圈层，把进入第一圈层所必经路段作为第二圈层，以次类推，最后分配得到各道路具体流量。同一圈层各路段流量的权重如下所述：

$$W_i = \frac{C_i - V_i}{\sum_i (C_i - V_i)}$$

其中：C<sub>i</sub>—同一圈间第 i 条路段的通行能力

V<sub>i</sub>—同一圈间第 i 条路段的背景交通量

(C<sub>i</sub>—V<sub>i</sub>) —第 i 条路段的剩余通行能力

W<sub>i</sub>—路段 i 均摊路段交通量的权；

i—同一圈间的路段数

### 7.2.2 路段交通影响评价

按照上述方法，对项目目标年机动车发生吸引量进行分配，各条主要道路分配结果如下表所示。

表 7-4 2028 年项目分配流量占区域主要道路通行能力的比例

道路名称	本项目 分配流 量	其他项 目分配 流量	目标年 流量	通行能 力	饱和度	背景服 务水平	叠加流 量后服 务水平	项目分配 流量占通 行能力的 比例
	pcu/h	pcu/h	pcu/h	pcu/h	voc	los	los	
和平大道	82	90	2104	3513	0.60	B	B	2.33%
东南大道	62	91	2107	3554	0.59	A	B	1.73%
天明路	41	101	1919	3554	0.54	A	B	1.15%
现状道路 A	62	131	2511	4637	0.54	A	B	1.33%
现状道路 1	246	158	2262	4645	0.49	A	B	5.30%
现状道路 3 (项目段辅 道)	164	108	1301	2938	0.44	A	B	5.58%
现状道路 2	103	55	679	1491	0.46	A	B	6.88%
现状道路 4	82	73	706	1838	0.38	A	A	4.46%
现状道路 5	82	107	1447	3144	0.46	A	B	2.61%
现状道路 6	8	74	957	2187	0.44	A	B	0.38%
规划道路 A	8	181	987	3991	0.25	A	A	0.21%
规划道路 B	8	221	1205	4880	0.25	A	A	0.17%
规划道路 1	8	51	217	1053	0.21	A	A	0.78%
规划道路 2	8	83	460	1842	0.25	A	A	0.45%

项目分配流量后，对现状道路1、现状道路2、现状道路3的影响最大，项目分配流量占通行能力的比例为5.3%、6.88%、5.58%，但现状道路1、现状道路3道路是项目直接开设机动车出入口的道路，现状道路3是项目相邻道路，有较多项目小汽车通过该道路离开，产生的影响相对较大，因此项目对这三条道路的影响程度在可接受的范围内。加入项目分配的流量后这三条道路的服务水平由A级变为B级。

项目分配流量占通行能力的比例都在7%以内，根据机动车交通显著影响判定标准，项目产生交通量占所在道路比例小于显著影响的标准，因此，项目对周边道路的影响可以接受。

### 7.2.3 交叉口交通影响评价

2028 年区域主要交叉口交通压力较大，应加快区域道路建设与改造，提高次干路和支路的分流作用。同时大力发展公共交通，优化区域内公交线路、公交站点，降低区域内机动车出行比例。报告针对项目对周边交叉口影响程度，对现状道路1—现状道路3、东南大道—现状道路4分别进行分析评价。

表 7-5 2028 年评价交叉口流量分配结果

交叉口	背景流量 (pcu/h)	通行能力 (pcu/h)	项目分配流量 (pcu/h)		现状饱和度 (V/C)	叠加饱和度 (V/C)	服务水平
			本项目	其他项目			
现状道路1—现状道路3	2808	6679	306	60	0.15	0.48	B
东南大道—现状道路4	2565	6148	200	120	0.2	0.47	B
东南大道—现状道路5	3215	7105	190	160	0.25	0.50	B

评价现状交叉口规划年服务水平均为A级，交通量很少，规划年随着土地的开发饱和度有一定程度增加，预计服务水平均为B级，目标年随着区域土地利用的开发，该片区交叉口压力将趋于稳定。目前区域还有较多交叉口未完整渠化及设置信号灯，为缓解交通压力，需整体优化区域主要道路网络和交叉口，并大力发展公共交通。

### 7.2.4 交通影响程度分析

根据 2010年9月实施的国家行业标准《建设项目交通影响评价技术标准》（CJJ/T141-2010），应根据建设项目新生成交通加入前后道路上机动车服务水平的变化确定机动车交通显著影响判定标准，具体判定标准见表7-6。



表 7-6 信号交叉口机动车交通显著影响判定标准

背景交通服务水平	项目新生成交通加入后的服务水平
A	D、E、F
B	
C	
D	E、F
E	F

经计算，各个信号交叉口项目分配前，项目影响背景交通量（自然增长交通量和项目研究区域内其他项目生产交通量叠加）所对应服务水平、加入项目新生成交通量合成所对应服务水平如下表所示。

表 7-7 2028 年信号交叉口评价服务水平计算结果

交叉口名称	未加入项目生成交通量		加入项目生成交通量	
	饱和度	服务水平	饱和度	服务水平
现状道路1—现状道路3	0.42	B	0.48	B
东南大道—现状道路4	0.42	B	0.47	B
东南大道—现状道路5	0.45	B	0.50	B

由表 7-7 可知，加入项目分配交通量后并未使该交叉口服务水平发生明显变化，未达到显著的影响水平。因此，项目对评价范围内交通系统的影响不显著。

## 第八章 交通系统改善措施与评价

### 8.1 项目周边道路评价及改善措施

#### 8.1.1 区域道路建设改善措施

区域规划路网是区域交通组织的支撑，完善区域规划路网的要求是：符合上位规划的内容，遵从遵义市道路建设规划，逐步完善规划路网，最大限度的满足项目的对外交通需求。

考虑项目建设和区域改造等要求，本报告建议在该片区大力开发的同时，严格按照规划控制要求，近期应尽快建成项目周边交通路网骨架结构，提升区域交通能力，缓解片区交通压力。尤其是完善区域支路建设，优化路网结构，提升小微循环路网功能，分解和平大道、东南大道等主干道交通压力。



图 8-1 区域路网规划图

### 8.1.2 区域交通组织方案

根据区域交通特点和建设项目规划方案的实际情况，拟定如下交通组织原则：

- 以区域路网容量为约束条件，结合路网结构特点，合理组织区域和项目生成交通，确保区域交通安全畅通。
- 交通组织力求交通流向多方向发展，均衡路网负荷。
- 尽量避免对主干道的干扰，确保主干道上车流快速通行。
- “以人为本”使区域形成连续的步行空间，提供便捷的公共交通体系及交通转换设施。
- 合理组织建设项目车流，将其尽快引入项目地块内部道路或停车场，减小建设项目交通对市政道路的影响。
- 合理组织各种业态车流，尽量分流避免交织。

在目标年，现状区域主次干路交通已基本按规划形成，在评价目标年区域内城市支路将建设完毕，区域路网将形成完善通畅的局面。本项目区域交通组织方案在此基础上按以下方式进行交通组织，其结果与现状相差异较大，交通组织方案如图 8-2 所示。





图 8-2 区域交通组织方案示意图

区域交通组织方案的其余要点如下：

- (1) 各主要道路均为双向行驶。
- (2) 信号控制交叉口主要分布在主次干路上。
- (3) 区域支路与主干道相交采取“右进右出”的交通组织方式。
- (4) 其他无信号交叉口处均为让行控制方式，设置了人行横道标志标线等过街设施。
- (5) 部分有中央隔离带的主干路均允许车辆调头。

## 8.2 项目道路出入口、交通组织方案评价及改善建议

### 8.2.1 项目出入口方案评价

#### 1、项目机动车出入口数量评价

##### 1) 项目出入口设置方案应满足以下要求:

- 出入口开口位置满足《遵义市城乡规划管理技术规定》（第4号令）的相关要求。
- 满足《城市道路交通规划设计规范》等相关规范的要求。
- 进出项目及项目内部交通应保证人行安全，做到机非分离、人车分离。

##### 2) 项目机动车出入口数量测算

由于项目为复合业态进出项目车辆部分收费，一部分不收费，车均服务时间按照 12s 进行计算，根据对项目高峰小时机动车进出的预测，测算机动车出入口车道数需求。

表 8-1 项目小汽车出入口车道数预测

小汽车	发生量	吸引量
高峰小时交通量	85	37
车均服务时间	12s	
车道数需求(个)	0.29	0.14
车道数取整(个)	1	1

注：① 表中高峰小时交通量中，采用晚高峰数据（出租车不进入项目地块内部）。

② 车均服务时间采用一般经验值。

从上表可以看出：为了满足项目机动车流进出的需求，保证机动车有序合理进出，减少对城市交通的影响，本项目地块晚高峰时段小汽车共需设置个1入口车道，1 个出口车道；考虑早晚高峰平衡，项目需设置1个小汽车入口车道，1个小汽车出口车道；

根据项目方案设计，项目设1个小汽车出入口，1个入口车道，1个出口车道，满足项目需求。

##### 3) 项目大巴车、公交车出入口数量测算

公交车、大巴车车均服务时间按照 15s 进行计算，根据对项目高峰小时机动车进出的预测，测算机动车出入口车道数需求。

表 8-2 项目大巴车、公交车出入口车道数预测

大巴车、公交车	发生量	吸引量
高峰小时交通量	109	80
车均服务时间	15s	
车道数需求(个)	0.45	0.33
车道数取整(个)	1	1

从上表可以看出：本项目地块晚高峰时段大巴车、公交车共需设置个1入口车道，1 个出口车道；考虑早晚高峰平衡，项目需设置1个入口车道，1个车出口车道；项目设置了1个大巴车、公交车入口B1，1个出口B2，满足项目需求。

## 2、项目机动车出入口设置方案评价

### 机动车出入口设置位置相关规范要求：

1) 《遵义市城市规划管理技术规定》（2018）第七十三条规定，建筑基地相邻道路为两条或者两条以上时，宜向低一级的道路上开口。通行小汽车的地块出入口，双向行驶时宽度不应小于6m，不大于8m；单向行驶时不应小于4m，不大于6m，单向行驶的机动车出入口应当考虑车辆快进慢出的要求。通行大型车或者特殊车辆的出入口宽度应当满足相应车辆通行要求。主干道、次干道上建筑基地机动车出入口距离交叉口的最小距离为70米，支路上出入口距离交叉口的最小距离为30米。次干路沿线相邻机动车出入口最小间距50m。

2) 《车库建筑设计规范》，各汽车出入口之间的净距应大于15米。

### 以下对本项目机动车出入口设置方案进行分析：

本项目共设置 1 个小汽车出入口X1，设置于现状道路3，设置一个公交车、大巴车入口B1，出口B2，位于现状道路1。其中X1出口宽7米，双向通行，大巴车、公交车入口B1，宽7米，出口B2宽12米。B1与B2间距约91m。

项目机动车出入口设置方案如图 8-3 所示：



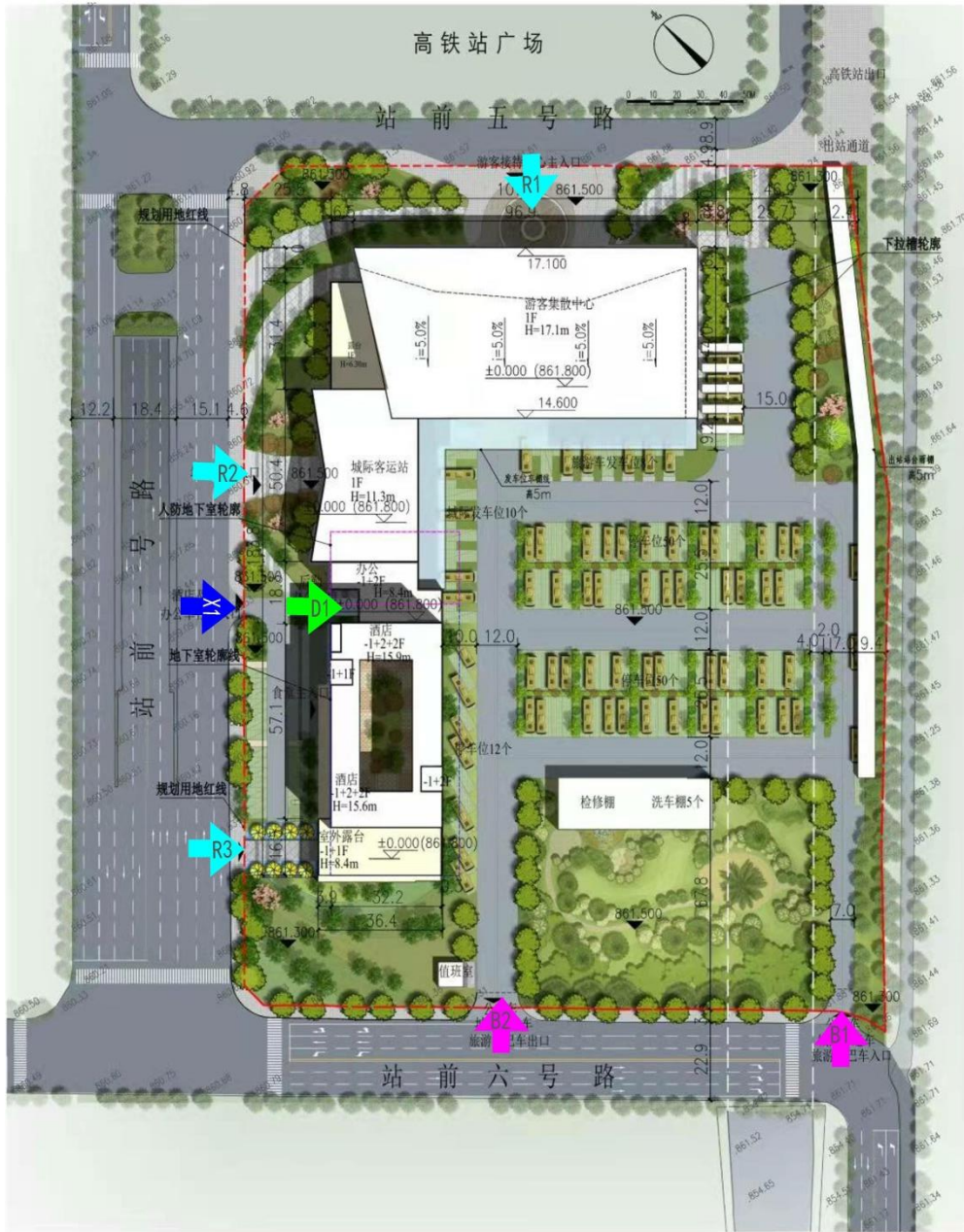


图 8-3 项目机动车出入口设置方案示意图

X1 临现状道路3开设，开口宽度为7m，距北侧交叉口（现状道路2-现状道路3交叉口）的距离约为125m，距南侧交叉口（现状道路1-现状道路3交叉口）的距离约为114m；

B1、B2临现状道路1开设，B1宽度为7m，B2宽度为12m；B1距西侧交叉口（现状道路1—现状道路3交叉口）的距离约为79m，B2距西侧交叉口（现状道路1—现状道路3交叉口）的距离约为180m，B1、B2距离约91m，符合设计及规范要求。

项目北侧临遵义南站站前路（现状道路2），该道路为12米的支路，单向通

行，且设置了两个社会车辆入口，若项目机动车出入口开设在此道路，将与社会车辆入口及遵义南站的其他接送车辆产生冲突，造成道路严重拥堵。因此项目机动车出入口开设在西侧及南侧道路上是合理的。

通过对项目建筑方案的机动车出入口设置方案进行分析，其机动车出入口布局合理，布置位置满足相关规范的要求，方案可行。

### 3、项目人行出入口设置方案评价

项目在周边三条道路上分别设置了3个人行主出入口，可与北侧遵义南站的站前人行广场想结合组织人行，人行组织较连贯，满足项目人行出入需求。

建议在周边道路交叉口均设置行人过街信号灯，保证行人过街安全，并在项目大巴车、公交车进出口出设置人行横道，保证行人通行的连续性及安全性。

### 4、项目道路设计方案评价

项目内部道路设计如图 8-4 所示（详见附图二），项目内部小汽车地面停车通道宽度为6米，公交车、大巴车入口通道宽度最小7米，出口为12米，项目内部最小转弯半径为 9米，满足项目车流通行和消防车通行要求。

小汽车地下及地面停车车辆都将从X1进出，为减少地面停车车辆与地下车库进出车辆的之间的影响，建议在X1设置明显的停车导向、警示标志，再派人员管理地面停车，高峰时期尽量引导车辆进入地下车库停放，避免安全隐患。在机动车进出口区域设置“禁止停车”的警示牌，保证进出口畅通。

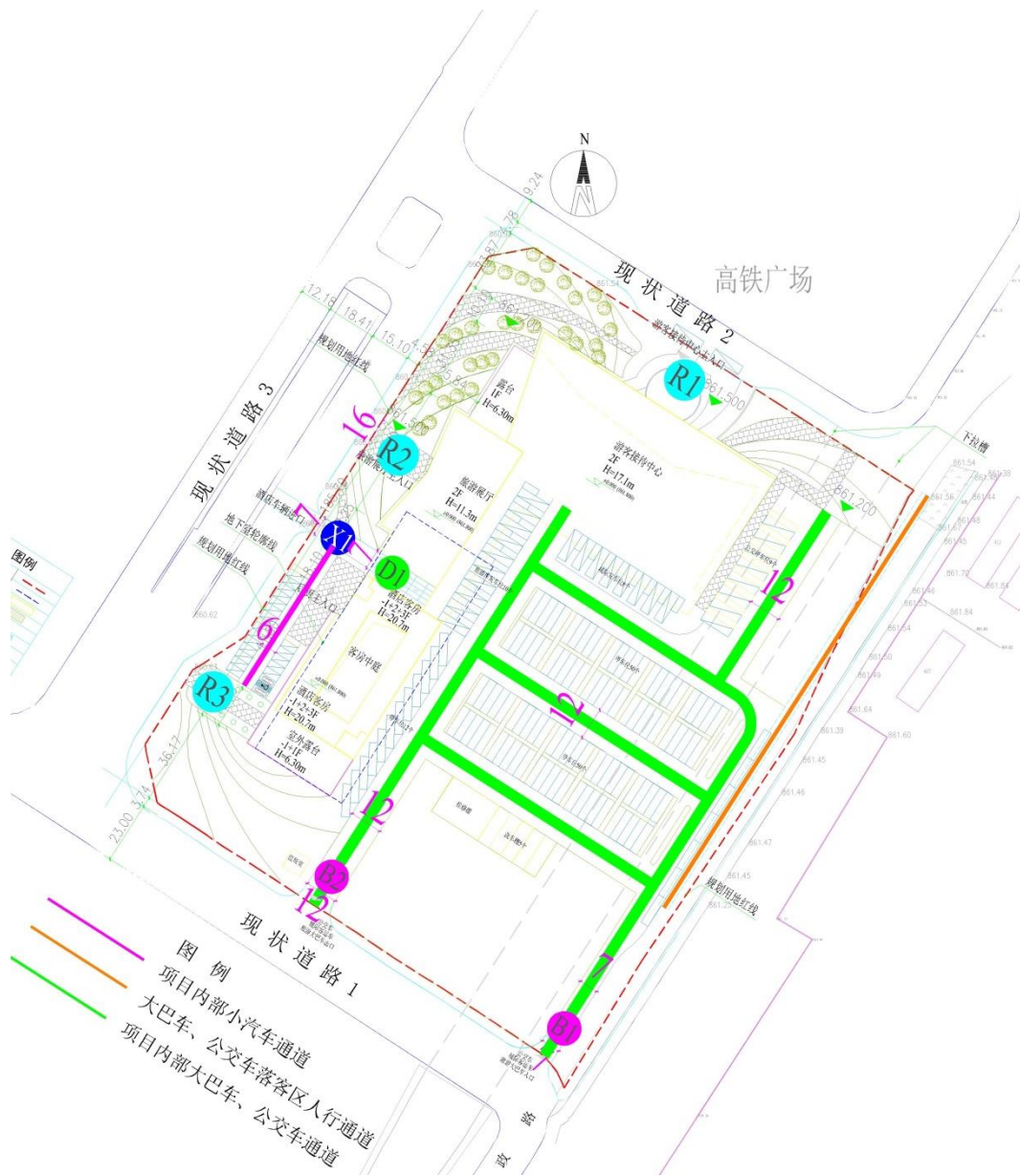


图 8-4 项目内部通道示意图

### 5、项目出入口与周边出入口的关系

项目机动车出入口与周边机动车出入口位置示意如图 8-5 所示。项目周边多为空地及在建项目，周边主要出入口为北侧遵义南站社会车辆的两个入口，与项目机动车出入口较远，影响较小。

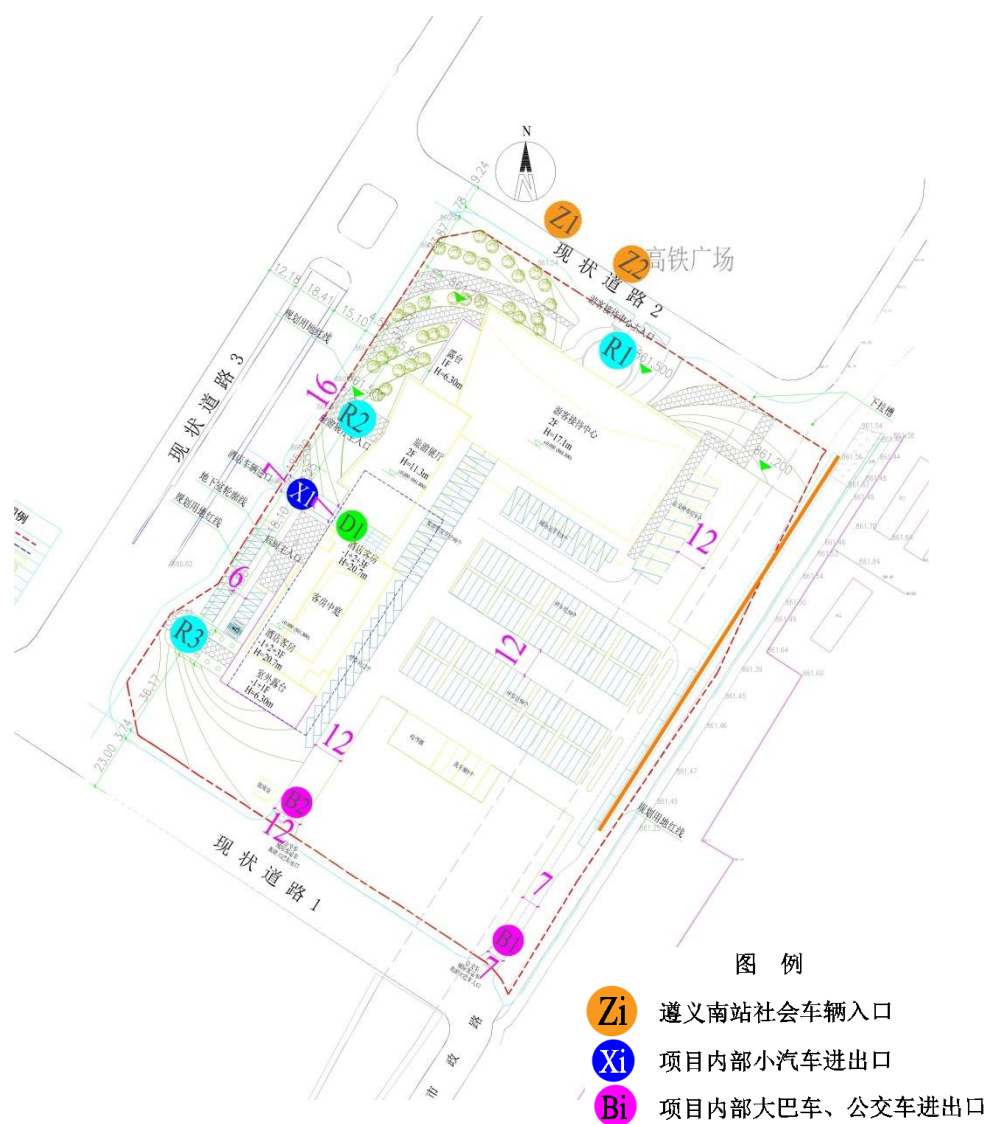


图 8-5 各出入口设置位置示意图

### 8.2.2 项目交通组织方案

项目外部交通组织主要考虑项目进出车流与周边城市道路交通流的平顺衔接，在避免对城市交通造成过大影响的前提下，同时结合项目机动车开口位置、开口功能设置和停车位的布局，对项目外部交通进行组织，其中所包含的要点有：驶入项目的车辆就近驶入地下车库，避免在地面过多停留，尽量避免与行人相互干扰，同样，驶出项目车辆利用就近出口驶出；机动车出入口的收费闸机应设置在地下车库，以增加其排队空间，减小机动车对外部交通的影响。

项目南侧现状道路为次干路，设置了一个大巴车进口，一个出口，采取“右进右出”的方式，项减少对道路的影响、项目在西侧现状道路3辅道上设置了一个小汽车出入口，右转进出项目，项目到达和离开的车辆流线见图 8-6、8-7（详见附图九、附图十）。

#### 到达项目的小汽车及大巴车、公交车主要线路为：

**大巴车、公交车：**和平大道—现状道路1—项目、和平大道—东南大道—现状道路4—现状道路1—项目、现状道路5—现状道路1—项目、现状道路5—东南大道—现状道路4—现状道路1—项目；

**小汽车：**和平大道—现状道路1—现状道路3—项目、和平大道—东南大道—现状道路3—项目、现状道路5—现状道路1—现状道路3—项目、现状道路5—东南大道—现状道路3—项目；

#### 离开项目的小汽车及大巴车、公交车主要线路为：

**大巴车、公交车：**项目—现状道路1—和平大道、项目—现状道路1—现状道路5、项目—现状道路3—东南大道。

**小汽车：**项目—现状道路3—现状道路2、项目—现状道路3—现状道路1—现状道路5、和平大道、项目—现状道路3—东南大道。



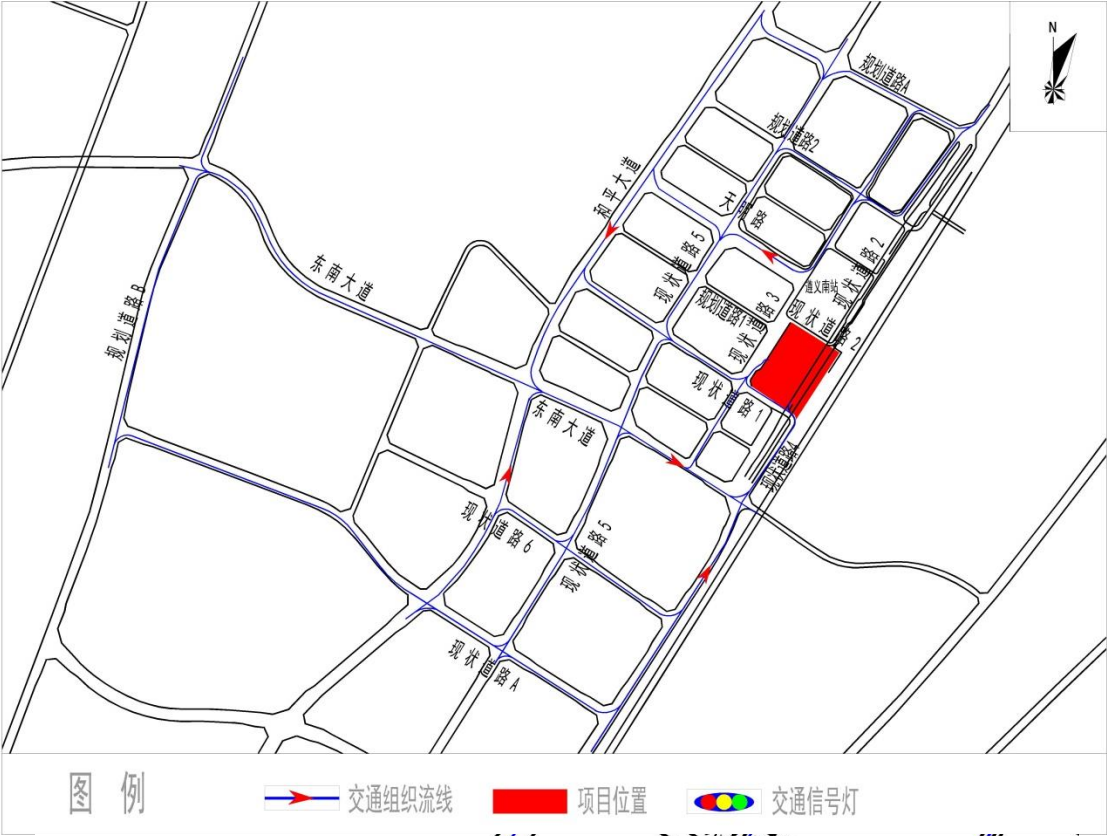


图 8-6 进入项目地块机动车流线示意图



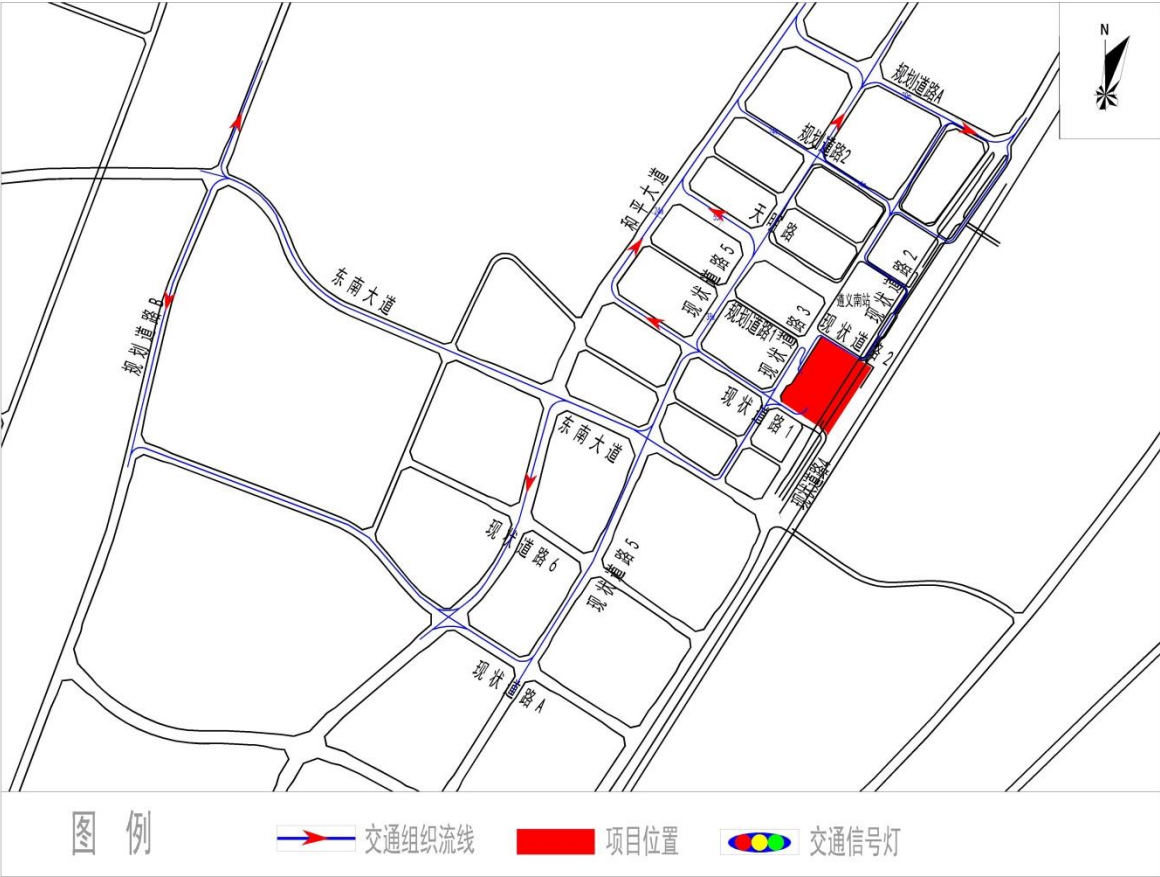
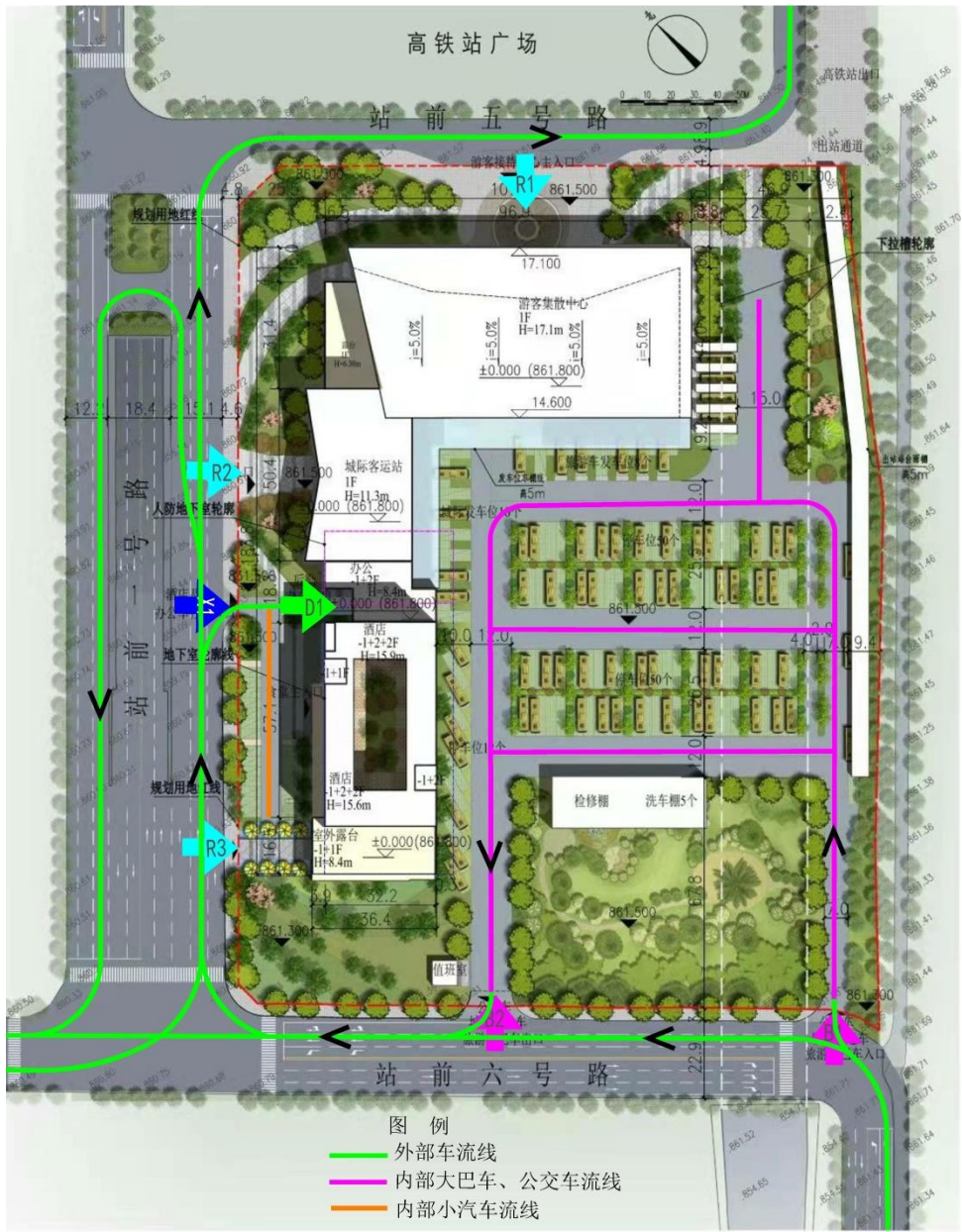


图 8-7 离开项目地块机动车流线示意图

本项目地块共设 1 个小汽车出入口X1，项目内部设有地面停车位和地下车库。共设置有 1 个地下车库出入口（D1），D1 位于项目西侧。进入项目内的机动车均以尽可能短的路线进入地下车库和地面停车位，项目小汽车均右转进出X1。大巴车及公交车入口B1、出口B2均设置在项目南侧，大巴车及公交车在B1处右转进入项目，在B2处右转离开项目。

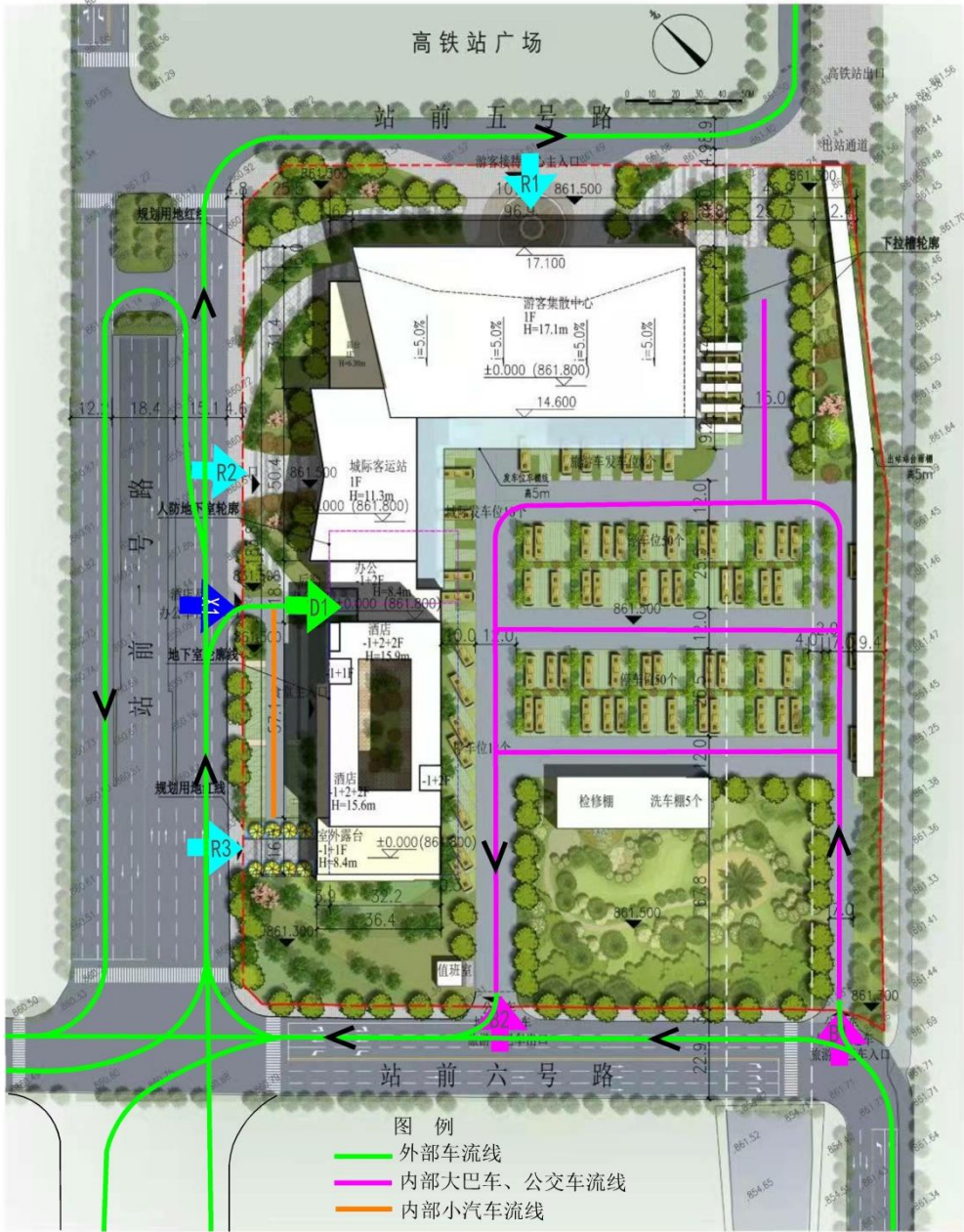
目前现状道路1—现状道路3交叉口为丁字路口，根据规划路网，该交叉口将形成十字路口，因此近期交通组织与远期存在差异。

具体的地面交通组织方案如图 8-8 所示。



(近期)





(远期)

图 8-8 项目地面交通组织方案示意图



### 8.2.3 改善措施建议

根据项目出入口评价方案，结合内部道路及交通组织方案，提出以下建议：

（1）建议控制项目车流行驶路径，高峰时期加强管理，项目内部处规划停车位外，道路路面禁止停车，保证道路通畅。

（2）建议项目小汽车、公交车、大巴车都右转进出项目，“右进右出”组织交通，减少进出车辆对道路的影响。

（3）建议在现状道路1—现状道路3交叉口设置交通信号灯及行人过街信号灯，在现状道路2上也设立行人过街信号灯，方便高峰时期行人过街，减少安全隐患，并在路口增设警示牌，并在高峰时期加强对路边停车的管理。如图8-9所示：

（4）建议在项目公交车、大巴车进口B1、出口B2都设置人行横道，保证行人通行的连续性。



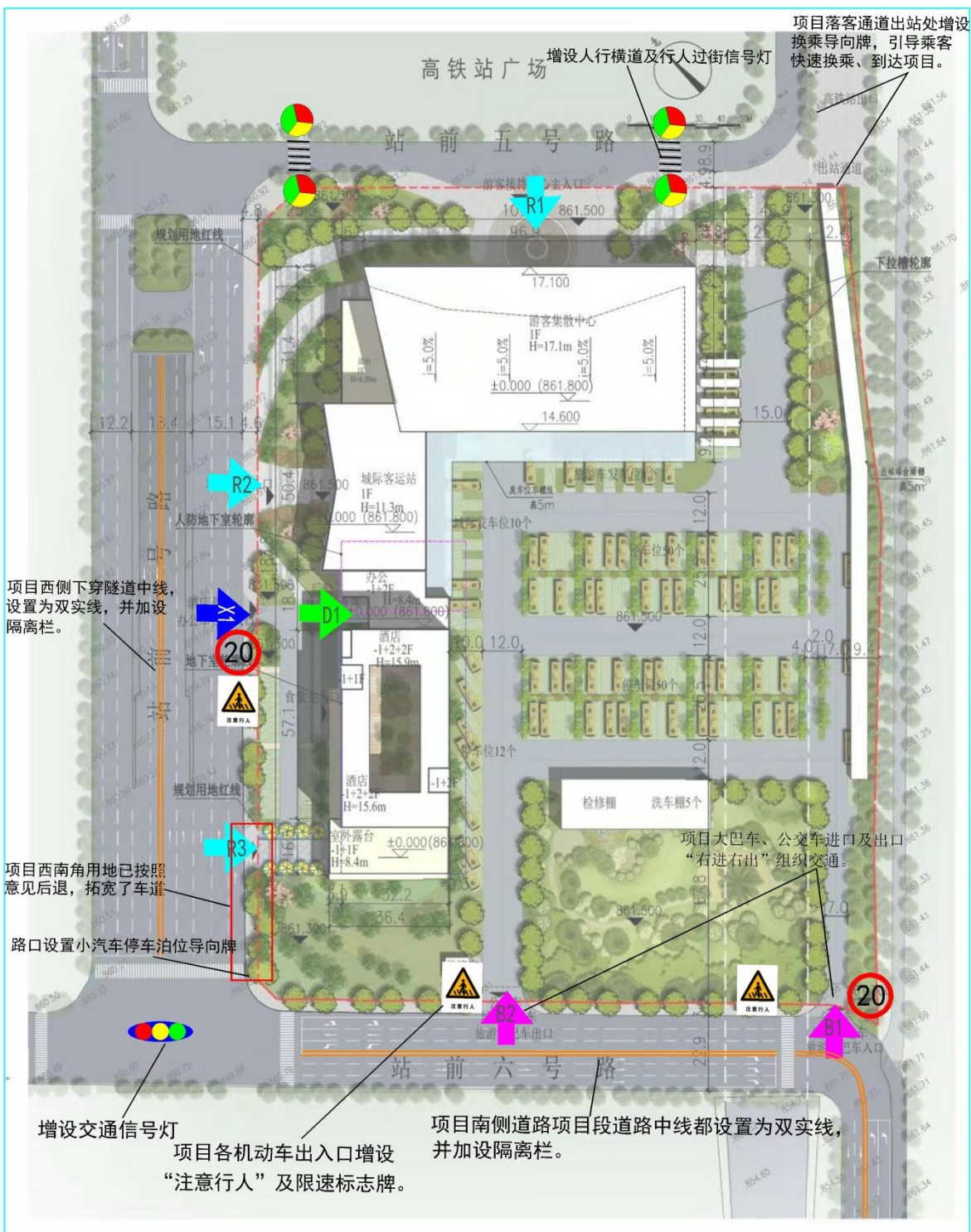


图 8-10 建议项目改善措施方案示意图



## 8.3 项目停车设施评价及改善建议

### 8.3.1 项目停车设施评价

#### 1、停车位数量评价

根据《遵义市城市规划管理技术规定》（2018）和项目规划设计条件通知书对本项目建筑类别规定的配建指标见下表所示。

表 8-3 项目配建机动车控制指标

三类区	酒店机动车（辆/100 平方米）	办公（辆/100 平方米）
下限	1.0	1.0

表 8-4 项目需配建机动车位数量表

	建筑规模 (m <sup>2</sup> )	至少应配建停车位	实际配建停车位
		机动车位（个）	机动车位（个）
酒店	3000	30	123
后勤办公	2000	24	
合计	5000	54	123

项目共设置了123个小汽车停车位，地面21个，地下102个，其中地面停车位设置了大巴车、公交车停车位139个（城际发车位8个、旅游车发车位10个、公交车发车位9个），均位于地面；综上，按照遵义市城市规划管理技术规定（2018 版）和项目规划设计条件通知书的要求，项目配建的机动车停车位数量不少于规范要求数量，满足要求。

项目酒店共设置56间客房，按照每间客房配置1个停车位算，需要56个停车位，则共需要80个停车位，项目设置123个停车位，满足需求。

项目未明确非机动车停放位置，建议项目在用地内开阔区域，或结合人行进出口设置非机动车停车位，组织非机动车有序停放。

## 2、项目机动车出入口方案评价

根据相关规范，地下车库的设置应该符合以下条件：

- 根据最新《汽车库建筑设计规范（2015）》，各汽车出入口之间的净距应大于 15m。出入口的宽度，双向行驶时不应小于 7m，单向行驶时不应小于 5m。

- 《遵义市城市规划管理技术规定》（2018）第七十三条规定，建筑基地相邻道路为两条或者两条以上时，宜向低一级的道路上开口。通行小汽车的地块出入口，双向行驶时宽度不应小于6m，不大于8m；单向行驶时不应小于4m，不大于6m，单向行驶的机动车出入口应当考虑车辆快进慢出的要求。通行大型车或者特殊车辆的出入口宽度应当满足相应车辆通行要求。主干道、次干道上建筑基地机动车出入口距离交叉口的最小距离为70米，支路上出入口距离交叉口的最小距离为30米。

根据甲方提供资料，项目共设置小汽车停车位123个，其中，地下共设置102个机动车停车位，地上设置21个机动车停车位。项目设置了1个7m宽小汽车进出口，一个进口车道一个出口车道，距离两侧交叉口均大于70米，满足规范要求。

项目设置了1个公交车、大巴车入口B1，宽7米，1个出口B2，宽12米，出入口宽度均能满足公交车、大巴车通行，建议B出入口处转弯半径不小于12m，方便大巴车和公交车快速进出项目。

项目地下车入库出入口均设置于项目内部，D1距离城市道路25m，距离城市道路较远，对城市交通未产生影响。各地下车库出入口距离车行出入口位置较远。车库出入口设计满足《城市道路交通规划设计规范》、《车库建筑设计规范 JGJ100 2015》与《民用建筑设计统一标准（GB50352-2019）》规定。

### 8.3.2 停车设施改善措施建议

项目停车设施出入口分布分散，设置在项目西侧，避免交通流线相互干扰，总体布局合理。结合项目停车设施方案，报告提出以下建议：

（1）结合项目机动车出入口X1的改善建议，以及地下车库出入口宽度和位置，建议合理划分地下停车库出入口交通功能，并设置诱导、安全标志。

（2）为增加项目机动车排队空间，减小机动车对外部交通的影响，建议将机动车收费闸机设置于地下车库。

在地下停车库交通组织主要考虑以下因素：

- 地下停车库交通流线与地面交通流线方向一致，尽量避免车流交叉干扰，减少安全隐患，提高运行效率；
- 地下车库车流应能通过层与层之间最小环状绕行快出快进，方便车主寻找泊位；
- 通过合理的流线组织，使停车场泊位得到最大化利用；

具体地下车库交通组织路线如下图所示。

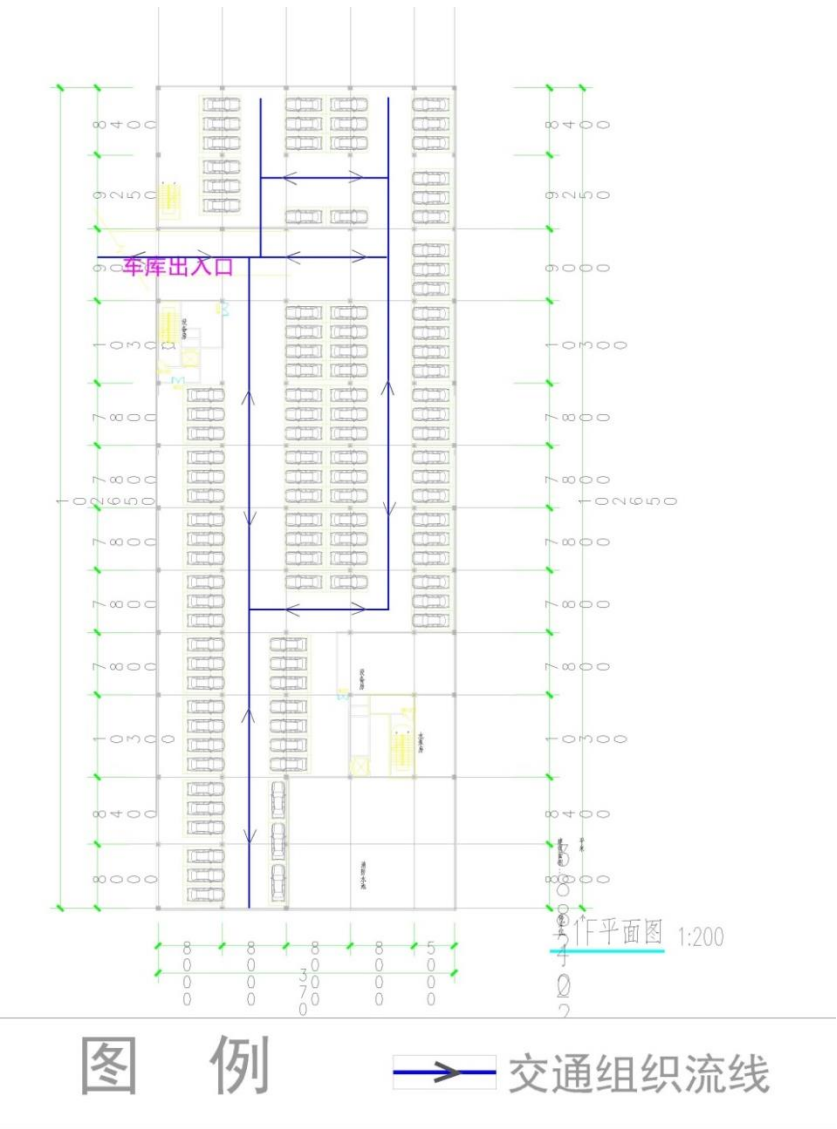


图 8-11 项目地库负一层交通组织示意图

(4) 为增加车流在坡道的安全性，建议在坡道增加防滑措施，如：设置减速带、防滑条或增加防滑漆。



图 8-12 项目地下车库坡道防滑设施设置建议图

(5) 建议在地下车库内部设置明显的导向指示标志，如下图所示。

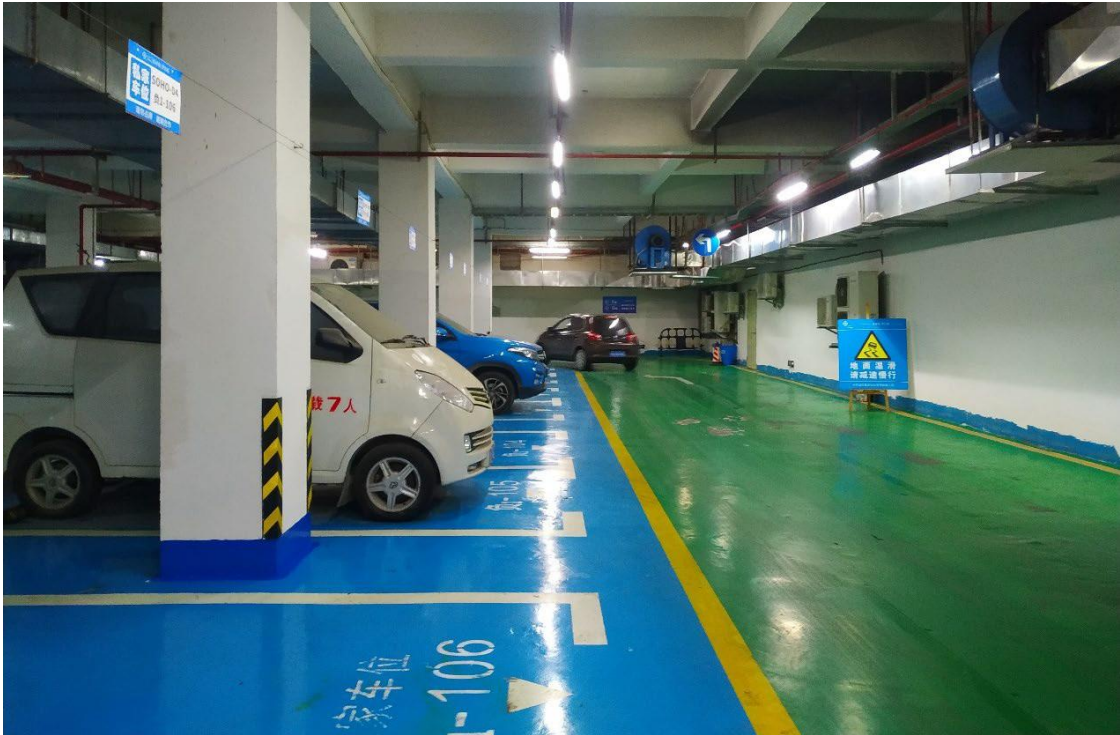


图 8-13 项目地下车库内部停车诱导设施设置示意图

## 8.4 公共交通评价及改善建议

### 8.4.1 公共交通容量分析

#### 1) 普通公交

根据 5.4 节，项目周边位于公交有效服务半径内的站点有1对，经过的公交线路有1条。根据第六章的预测，规划年项目晚高峰小时最大公交需求量为4482人次。

根据《建设项目交通影响评价技术标准》8.0.5 中关于公共交通线路剩余载客容量  $P_r$  公式：

$$P_r = \sum_i [(S_i - O_i) \times 60 / f_i \times C_i]$$

式中： $S_i$ ——线路  $i$  为可接受服务水平时的载客率（%），应取额定载客量的 70%；

$f_i$ ——线路  $i$  评价时段发车间隔（min）；

$C_i$ ——线路  $i$  单车载客量（人）；

$O_i$ ——线路  $i$  在项目最近公共交通站点的评价时段载客率（%）。

遵义市公交车型标准额定载客人数为 75 人。根据调查，经过项目周边的 1 条公交线路在项目最近的公交站点公交剩余载客率平均约为 40%，在评价时段区域内公交线路的平均发车间隔约 10min，因此可以计算得到1条公交线路剩余载客容量  $P_r=180$ 人次/小时。项目周边的目前有1条，公交线路不能满足项目产生的 4482人次/小时的公共交通需求。

项目建成后，也作为公交首末站，届时公交数量及线路会增加，能满足项目公交出行的需求，项目的公交出行更加便利。

从落实遵义市优先发展公共交通的战略角度，提高该地区公共交通系统服务水平，可实现公共交通引导土地开发的城市发展理念，引导区域交通模式走向可持续发展的道路。该区域应随着土地开发的逐步完成，同步完善相应的公共交通系统。

#### 2) 出租车

根据第六章的预测，规划年晚高峰出租车发生量为68pcu/h，吸引量为31pcu/h。项

目建成后，将有一定的出租出行需求。出租车可在项目北侧游客接待中心前设置的港湾临时停车位停靠，即停即走。

#### 8.4.2 公交设施评价及改善建议

随着区域建设用地开发建设，该区域将产生大量的公交出行需求。本报告建议随着城市建设发展，尽快增加项目所在片区公交线网密度和公交覆盖率，在周边道路增设公交站点。

同时，根据出租车需求预测，待项目投入使用后，项目将吸引一定规模的商业人流，将产生较大的临时停靠需求。本报告建议出租车在项目北侧游客接待中心前设置的港湾临时停车位停靠，即停即走。

### 8.5 步行交通评价及改善建议

项目北侧、西侧、南侧各设有1个主要人行专用出入口，共三个主要人行出入口，同时还设置有无障碍坡道，还在项目东侧设置了大巴车、公交车落客区的人行通道，均可满足人员通行需求。

利用项目内部的步行通道和人行出入口，设计项目人行流线。人行流线应避免与机动车流线的相互干扰，注重机非分离、人车分离，在项目内部形成闭合环路，留有足够的步行活动空间，便于人流疏散。

项目位于遵义南站南侧，届时遵义南站的旅客会步行前往项目换乘，搭乘公交车、大巴车或入住酒店，建议项目结合遵义南站人行广场组织步行交通，在步行相接位置增设人行过街信号灯，公交车、大巴车人行通道可直接连通到站前路（现状道路2）人行道上，方便行人到达遵义南站。

具体人行交通组织方案如下图8-14、8-15 所示。



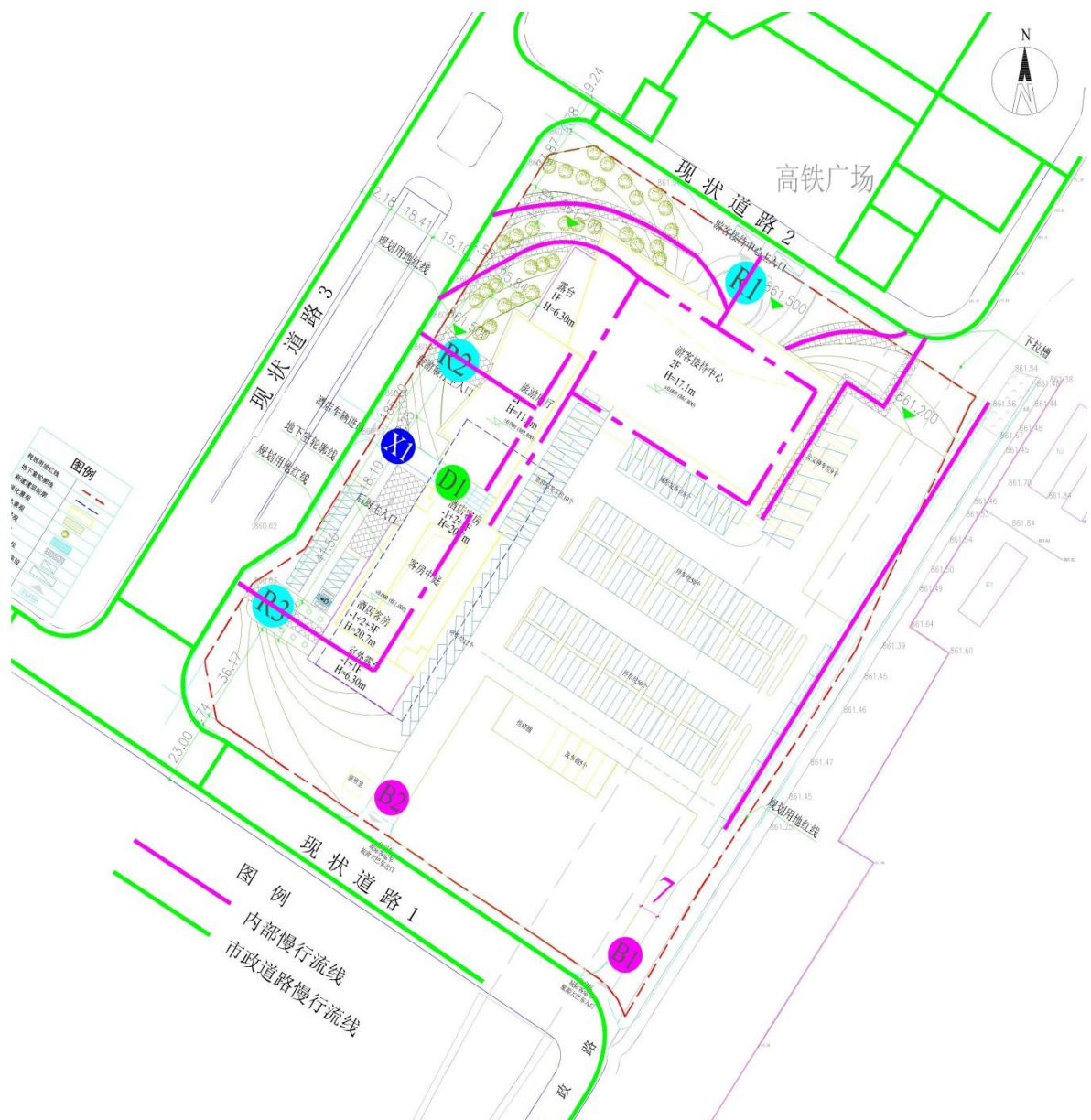


图 8-14 项目人行交通组织示意图



图 8-15 遵义南站及项目周边现状人行交通组织示意图

### 8.6 消防通道评价

根据项目总平面设计方案，项目地块大巴车、公交车出入口B1、B2都可兼消防出入口。项目内部道路宽度不小于6米，转弯半径不小于9m, 与用地外侧形成环形消防通道，满足《建筑设计防火规范》中“消防车道的净宽度和净空高度均不应小于4.0m”的规定。消防流线如图 8-16 所示。

为保证消防工作有序开展，建议在消防扑救场地内不得设置妨碍消防登高操作的树木、景观、电力通讯设施、隔离带（栅栏）等障碍物。



图 8-16 项目消防流线示意图

## 8.7 交通标志设置建议

交通标志设置和标线施划是衡量交通工程设施水平的重要指标，反映道路交通管理科学化程度。建议根据项目需要设置必要的交通标志、标线，具体如下：

- (1) 在项目车行开口处设置停车让行标志；
- (2) 在项目出入口位置设置禁止鸣笛、慢行警示标志；
- (3) 在项目出入口X1、B1、B2处设置右转、禁止左转标志，控制车流右进右出项目；
- (4) 在项目各地下车库入口和地面停车处设置停车诱导标志等。

## 第九章 结论与建议

### 9.1 评价结论

(1) 项目建成并投入使用后，在2028年，周边主要道路的饱和度有所增加，区域道路的服务水平大部分为A级或B级，总体来看，项目建成投入使用后，对临近道路影响程度相对较大，对区域内其他道路无明显影响。从项目新增交通量占周边主要道路通行能力的比例来看，项目建成后对研究区域内交通影响均在可接受范围。

(2) 受本项目影响较大的3个已形成交叉口是：现状道路1—现状道路3交叉口、东南大道—现状道路4、东南大道—现状道路5交叉口。加入项目分配交通量后饱和度有较大增加，并未使该交叉口服务水平发生明显变化，未达到显著的影响水平。周边临近未形成的交叉口，根据项目分配交通量预测，服务水平均较高。因此，项目对周边交叉口的影响在可接受范围内。

因此，项目在交通影响评价角度是可以建设的。

### 9.2 必要性改善措施

(1) 建议控制项目车流行驶路径，项目内部除规划停车位外，道路路面禁止停车，保证道路通畅。【责任方：业主单位】

(2) 为保障行车安全，建议合理渠化项目机动车出入口，并在出入口附近设置减速带、慢行警示标牌，并派人员管理地面停车车辆，且尽量引导车辆地下停车，减少地面与地下车辆的影响。【责任方：业主单位】

(3) 合理划分地下停车库出入口交通功能，并在出入口处设置诱导标志。【责任方：业主单位】

(4) 为保证项目内部交通组织畅通，建议在地下车库出入口、停车区设置限速标志，保证交通安全，同时合理组织地下车库主要停车流线，减少停车车流交叉冲突。【责任方：业主单位】

(5) 为增加机动车排队空间，减少机动车对外部交通的影响，建议将机动车出入口的收费闸机设置于地下车库。【责任方：业主单位】

(6) 为增加车流在坡道的安全性，建议在坡道增加防滑措施，如：设置减速带、防滑条或增加防滑漆。【责任方：业主单位】

(7) 为保证消防工作有序开展, 建议在消防扑救场地内不得设置妨碍消防登高操作的树木、景观、电力通讯设施、隔离带(栅栏)等障碍物。【责任方: 业主单位】

(8) 考虑项目大巴车、公交车能顺利进出项目, 建议在入口B1、出口B2处设置不小于12米的转弯半径。【责任方: 业主单位】

(9) 项目在现状道路1上设置了大巴车、公交车进出口, 宽度较大, 为了保证行人步行的连续性, 建议项目在入口B1、出口B2都设置人行横道。【责任方: 业主单位】

(10) 项目作为游客集散中心, 北侧又为遵义南站, 未来行人较多, 为保证项目行人交通安全, 建议在项目内部道路上及出入口设置注意行人标志和限速标志, 并在北侧现状道路2及周边各交叉口设置行人过街信号灯。【责任方: 业主单位】

(11) 项目公交车、大巴车落客区的乘客有前往遵义南站的需求, 建议在项目落客区出站处设置换乘导向牌, 引导人行快速换乘, 快速到达、离开项目或遵义南站。【责任方: 业主单位】

(12) 为方便小汽车快速停车泊位, 建议在项目西南角交叉口路口位置设置小汽车停车泊位导向牌。【责任方: 业主单位】

(13) 为使项目西侧道路交通组织更加顺畅, 建议项目西南角用地后退, 拓宽车道。【责任方: 业主单位】

(14) 为避免车辆随意掉头、左转, 建议将项目西侧下穿隧道道路中线设置为黄色双实线, 南侧道路项目段道路中线也设置为黄色双实线, 减少安全隐患。



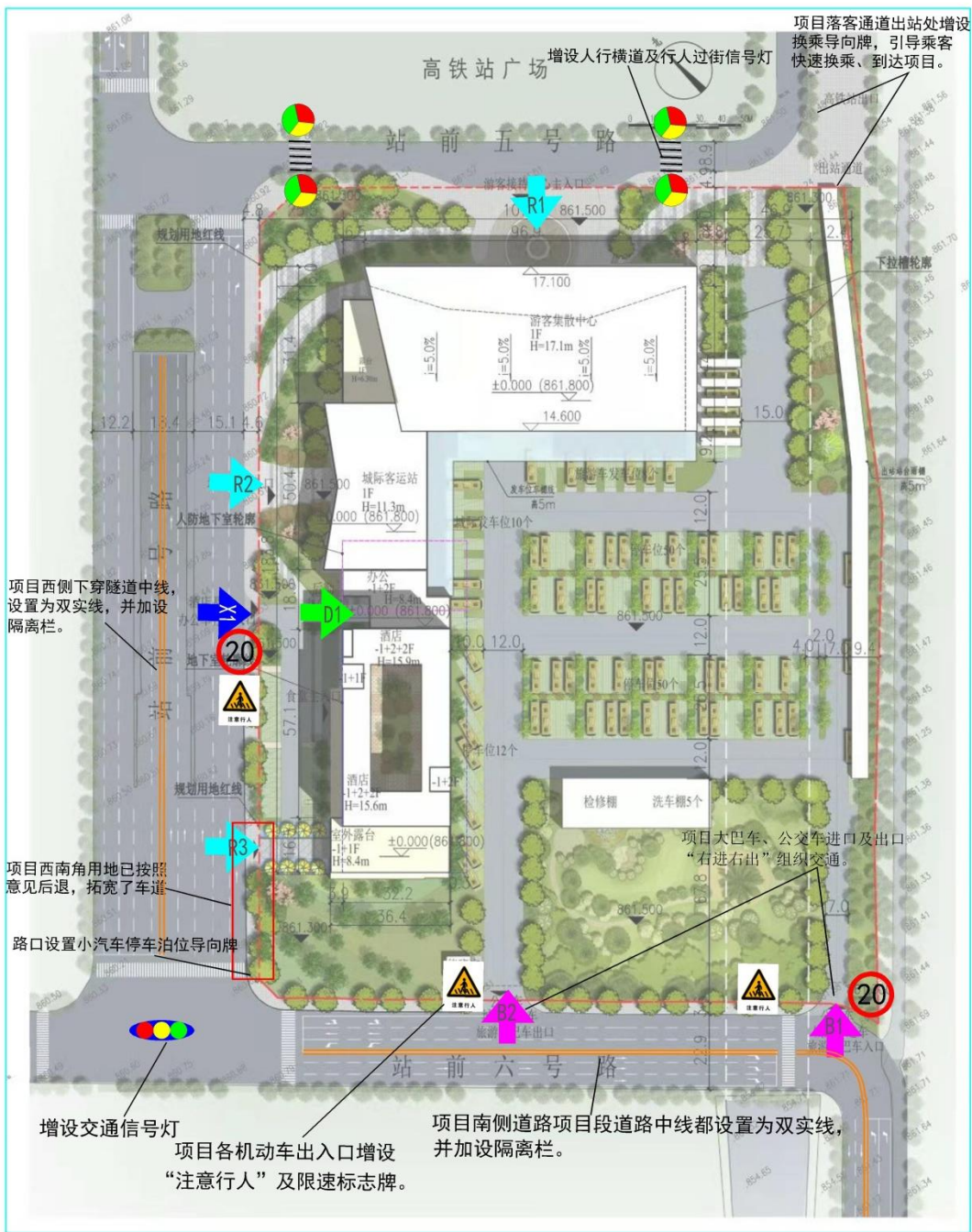


图 9-1 建议项目改善措施示意图

### 9.3 建议性改善措施

(1) 尽快按照规划完善项目周边道路交通系统，以实现均衡的路网流量，充分发挥路网整体功能，带动整个区域的快速发展。

(2) 区域目前大部分交叉口都未设置信号灯及警示牌，建议随着区域土地开发强度的加大，逐步完善区域交通设施，渠化区域主要交叉口。同时加强区域交通控制和管理，对必要的路段和交叉口进行优化，以提高其通行能力。

(3) 随着区域土地开发利用逐步增加公交开行线路，尤其穿过区域内部的公交线路，加大发车频率，提高公交运送能力，同步设置公交站点，增加公交的覆盖范围，为项目和片区居民提供便捷的公交出行条件，支持本项目及周边地块的开发。

(4) 采用信息技术等先进交通控制管理方式，局部区域实现线控及面控，及时发布路段交通运行状况信息、停车泊位信息，方便交通出行者选择正确的出行路径，降低交通拥堵发生的概率。

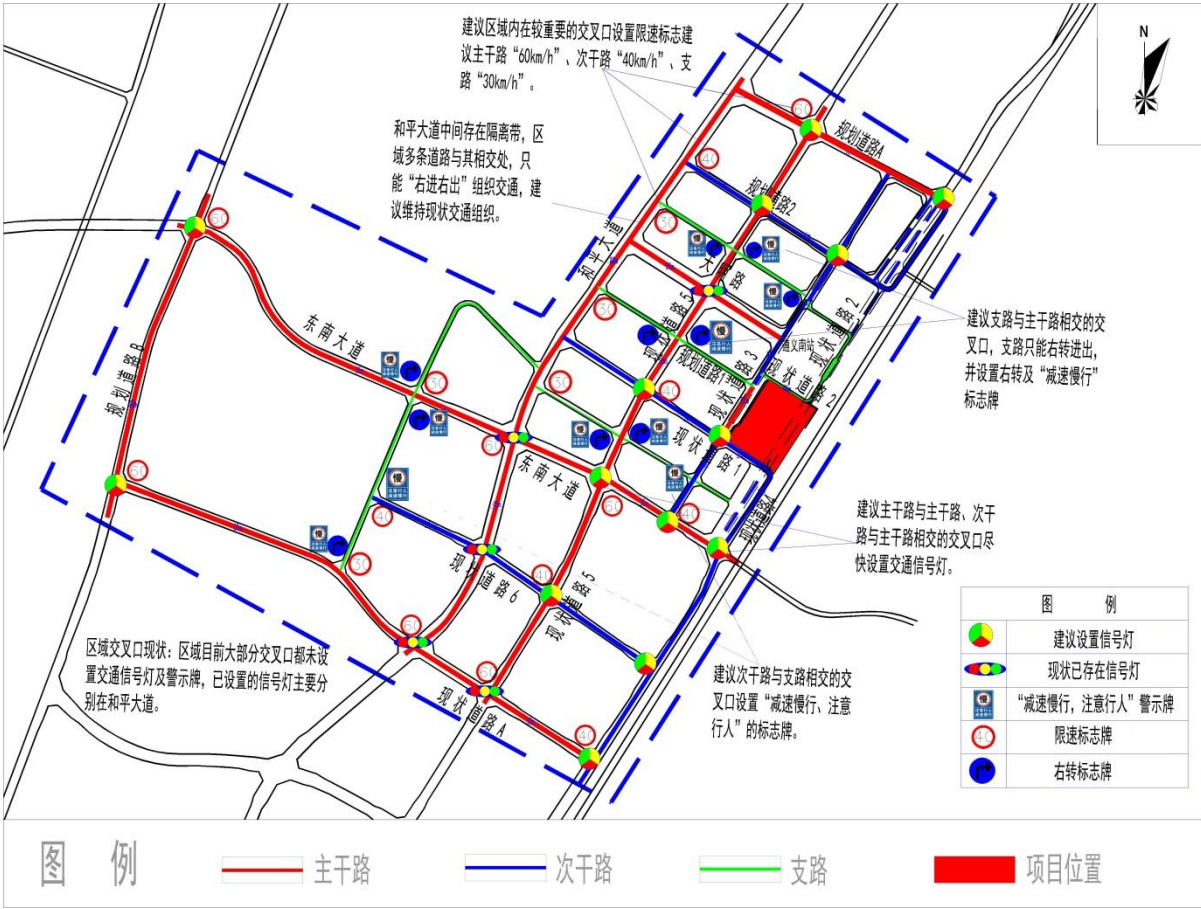


图 9-2 建议区域各交叉口增设设施示意图

## 附件一：规划条件通知书

## 遵义市自然资源局地块规划条件通知书

遵（播）规技规设（2021）第25号

经研究，同意遵义市播州区苟江镇桥头村地块规划条件如下：

## 1. 用地情况

1.1 地块面积：48506.91m<sup>2</sup>（以实际出让面积为准，并以此面积计算技术经济指标）其中：1.1.1 交通枢纽用地面积：46556.46 m<sup>2</sup>1.1.2 交通枢纽用地面积：1950.45 m<sup>2</sup>

1.2 用地四至界线：见规划条件通知书附图

## 2. 建设规划要求

规划地块编号、用地性质、用地规模、容积率、地上建筑规模、控制高度、建筑密度、绿地率等详见下表

各地块指标									
序号	规划地块编号	用地性质	用地规模(m <sup>2</sup> )	容积率	地上建筑规模(m <sup>2</sup> )	控制高度(m)	建筑密度	绿地率	备注
1	地块A	交通枢纽用地	46556.46	≤0.5	≤24253	21	≤25%	≥40%	二次出让
2	地块B	交通枢纽用地	1950.45						
小计			48506.91						

## 3. 建筑设计要求

3.1 总建筑规模：以审批方案为准。

3.2 公共服务设施：客运站、社会停车场、公共厕所。

3.3 建筑退让城市道路距离：应按照《遵义市城市规划管理技术规定》（遵义市人民政府令第4号）的要求，道路下穿通道退让满足安全距离要求。

3.4 建筑退让规划用地边界距离：应按照《遵义市城市规划管理技术规定》（遵义市人民政府令第4号）的要求。

3.5 建筑间距：建筑间距应按照《遵义市城市规划管理技术规定》（遵义市人民政府令第4号）的要求。

3.6 交通出入口方位：见附图。

3.7 停车泊位按照《遵义市城市规划管理技术规定》（遵义市人民政府令第4号）的要求配建。

3.8 在项目申报建设工程规划许可（含方案审查）时，若国家和地方有新的规范、标准、文件等出台，应按最新的规范、标准、文件相关要求设计方案报批。

## 4. 城市设计要求

4.1 建筑形式和风格要与周边环境相协调。

## 5. 市政及配套设施要求

5.1 落实各项市政配套设施。

## 6. 其他：

6.1 建设年限为3年。

## 7. 遵守事项

7.1 持本通知书委托具有符合承担本工程设计资格及业务范围的设计单位进行方案设计。

7.2 本通知书所列规划条件是我局依法办理工程规划许可及竣工规划认可的依据。



- 7.3 报审规划设计方案应符合遵义市全面开展工程建设项目审批制度改革工作领导小组《关于遵义市建筑工程规划设计方案编制成果要求的通知》《遵义市自然资源局关于规范建筑工程规划设计方案总平面布置图制图标准的通知》和本规划条件通知书所规定的内容要求。
- 7.4 本工程涉及消防、文物等问题时，应与有关行政主管部门取得联系。
- 7.5 本通知书附图1份，图文一体为有效文件。
- 7.6 本通知书有效期一年（从发出之日算起），逾期无效。



