



贵安新区航空航天产业孵化基地项目

—— 交通影响评价报告

四川省洛克规划设计有限公司
2022年04月

贵安新区航空航天产业孵化基地项目

——交通影响评价报告

项目名称：贵安新区航空航天产业孵化基地项目

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、王梦怡

复 核：王 洪 规划师

审 核：钟 明 注册规划师



盖章处：

四川省洛克规划设计有限公司

2022年04月

贵州贵安新区管理委员会城乡建设局 专题会议纪要

黔贵安管城建专议〔2022〕2号

贵州贵安新区管理委员会城乡建设局关于 贵州理工学院、贵安新区航空航天产业孵化 基地项目总平规划方案交通影响评价专家审查 会会议纪要

2022年3月3日下午，贵安新区城建局在大学城数字经济产业园10#楼712会议室组织召开了贵州理工学院交通影响评价报告、贵安新区航空航天产业孵化基地项目交通影响专家审查会，上海浦东院贵州分院副院长何崇宇、苏交科贵州分院副院长黄飞、同济规划院分院副总吴昊、清华同衡所长周禹、省规划院市政所主任工程

师刘丹丹5位省内专家组成专家组。会议在听取了交评单位汇报的基础上，经咨询和讨论，形成如下纪要：

一、贵州理工学院建设项目交通影响评价报告

原则通过贵州理工学院项目交通影响评价报告，并按以下意见修改完善后，按程序报我局审批：

（一）硕士路与南环高速路平行，沿线交通组织以及与两条主干道的交叉方式应加强分析说明；

（二）内部道路断面形式过多，建议优化内部道路断面形式，宽度应满足人车分流的要求，同时结合内部道路交通组织分析优化内部道路的交叉口组织方式；

（三）内部路网应重点考虑非机动车流线的组织，在断面布置上考虑非机动车的需求；同时结合校园各版块性质合理布置非机动车停车区域；

（四）公交站点应与主要交叉口及出入口相结合，北部的两个站点与学校出入口距离较远，西侧的四个站点过于集中，建议优化调整；

（五）优化1号出入口的交通组织形式，提出具体改善意见，明确主出入口、次出入口的交通组织形式及管理措施；消防应急开口位置人行道缘石应保持连续，开口在平时状态下保持关闭，仅在紧急状态下打开使用。

二、贵安新区航空航天产业孵化基地建设项目交通影响评价报告

原则通过贵安新区航空航天产业孵化基地建设项目交通影响评价报告，并按以下意见修改完善后，按程序报我局审批。

- (一) 项目地块的交通需求应加强对员工需求、访客需求分析;
- (二) 利用周边道路优化进出流线, 出行方式的划分应注意进出货流线并分别核实;
- (三) 补充周边道路、内部路网横断面, 建议优化内部道路断面人车分流;
- (四) 区域周边交叉口渠化方案建议结合公交车站布置具体细化并明确公交组织和规划;
- (五) 尽量利用周边道路采用右进右出组织, 不建议采用掉头来进行交通组织。建议浦东路右进右出, 把需要左转的车辆放在麦湖路作为十字交叉全转向使用;
- (六) 补充相应基础资料与内部建筑规划情况。

参会单位及人员: 住建局梁正伟, 交警支队朱宇, 综合执法支队喻茂, 理工学院李进, 置投集团刘湘竹, 产投公司田昌才, 市建院杨俊新、刘蔓, 四川洛克规划设计有限公司杨懿新、龙顺。

贵州贵安新区城乡建设局办公室

2022年3月17日印发

共印3份, 其中电子公文1份

会议签到表

会议主题：贵州理工学院交通影响评价、贵安新区航空航天产业孵化基地项目
交通影响评价专家审查会

会议时间：14: 30

会议地点：708

会议主持人：

序号	姓名	单位	职务	联系方式	备注
1					
2	董伟	代理人		1539207939	
3	李进	贵州理工学院	教师副高	188516502	
4	何惠平	上海浦东	副院级	13809410857	
5	高禹	清华大学	所长	1808500367	
6	吴昊	同济院	副高副总	15510007800	
7	黄华	沈之林	贵州学院院长	18608513070	
8	孙利升	省规划院	主任工程师	1878660950	
9	喻成	综合执法支队		1518599390	
10	司湖竹	置极	工程师	17188003056	
11	杨凌新	设计	工程师	1811961880	
12	刘莹	设计	工程师	15597707863	
13	杨凌新	四维凌新规划有限公司	项目负责人	13312236529	
14	李帆	四维凌新规划有限公司	工程师	15889549627	
15	王伟清	产权公司		13985100529	
16	赵海方	产权公司	副部长	18685210866	
17	朱平	交警支队	二级技术警	1398483837	
18					
19					

项目交通影响评价方案评分表

贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评			评审时间: 2022.03.03						
评分类型	评分详细内容	分项评价			评分				
		优	合格	不合格					
方案文本 编制深度 (30分)	项目定位与上位规划相符合	24-30分	18-23分	17分以下	23				
	项目的交通影响范围划定合理								
	项目业态、人员构成说明清楚								
	项目评价年限范围合理								
	背景与现状交通分析正确、合理								
	计算方法准确、结果合理								
	交通组织优化方案、改善措施合理								
	提出有效改进措施、对项目布局评价合理								
具体内容 (55分)	内部车行、人行交通流线组织合理 主要交叉节点与项目关系、交通组织合理	44-55分	33-43分	32分以下	48				
	公交现状、规划分析合理								
	设施配建合理、流线好								
	数量、开口形式合理性组织流线好								
	消防开口合理、内部消防通道组织合理								
	项目慢行出入口设计合理、慢行流线好、过街设施完善								
	机动车位满足新区配建要求								
	非机动车位满足新区配建要求								
	充电设施配建达到相关规划要求								
	地下车库数量满足要求、开口合理、交通组织合理								
	项目交通标志、标线设置合理								
	设置是否合理								
	文本准确性								
	图纸设计准确、合理								
总分	86								
专家签名	刘丹								

项目专家意见表

项目名称	贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评
专家意见:	
<p>1、核实现状路网的建设和交通组织情况。</p> <p>2、设计规范应参照城市综合交通体系规划标准，95版规范已废止。</p> <p>3、项目区块的交通需求应该有对员工需求和访客需求的说明，出行方式的划分应个别核实。</p> <p>4、项目区有大型车出入，应核实大型车辆的车型、与内部路网转弯半径，作核对。</p> <p>5、项目区周边的交叉口渠化方案建议结合公交站布置具体细化。</p> <p>6、S1线夏润路站的出入口与项目人行出入口设置是否冲突，应具体核实。</p> <p>7、完善内部路网横断面的设计，建议设置人行道采用人车分流。</p>	
专家签名	刘丹

项目交通影响评价方案评分表

贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评			评审时间: 2022.03.03		
评分类型	评分详细内容	分项评价			评分
		优	合格	不合格	
方案文本 编制深度 (30分)	项目定位与上位规划相符合	24-30分	18-23分	17分以下	
	项目的交通影响范围划定合理				
	项目业态、人员构成说明清楚				
	项目评价年限范围合理				
	背景与现状交通分析正确、合理				
	计算方法准确、结果合理				
	交通组织优化方案、改善措施合理				
	提出有效改进措施、对项目布局评价合理				
具体内容 (55分)	内部车行、人行交通流线组织合理 主要交叉节点与项目关系、交通组织合理	44-55分	33-43分	32分以下	
	公交现状、规划分析合理				
	设施配建合理、流线好				
	数量、开口形式合理性组织流线好 消防开口合理、内部消防通道组织合理				
	项目慢行出入口设计合理、慢行流线好、过街设施完善				
	机动车位满足新区配建要求				
	非机动车位满足新区配建要求				
	充电设施配建达到相关规划要求				
	地下车库数量满足要求、开口合理、交通组织合理				
	项目交通标志、标线设置合理				
	设置是否合理				
	文本准确性		12-15分	9-11分	
	图纸设计准确、合理				
总分	80				
专家签名	桂永				

项目专家意见表

项目名称	贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评
专家意见:	
<p>1. 说明进出货路线走向、天河潭大道、贵安大道与项目的流线关系。</p> <p>2. 建议浦东路右进右出。</p> <p>3. 建议考虑麦湖路与麦湖路的货运流线，(是否在麦湖路开货运口)。</p> <p>4. 明确货车需要的转弯半径。</p> <p>5. 明确公交规划。</p>	
专家签名	桂永

项目交通影响评价方案评分表

贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评			评审时间: 2022.03.03		
评分类型	评分详细内容	分项评价			评分
		优	合格	不合格	
方案文本 编制深度 (30分)	项目定位与上位规划相符合	24-30分	18-23分	17分以下	25
	项目的交通影响范围划定合理				
	项目业态、人员构成说明清楚				
	项目评价年限范围合理				
	背景与现状交通分析正确、合理				
	计算方法准确、结果合理				
	交通组织优化方案、改善措施合理				
	提出有效改进措施、对项目布局评价合理				
具体内容 (55分)	内部车行、人行交通流线组织合理 主要交叉节点与项目关系、交通组织合理	44-55分	33-43分	32分以下	50
	公交现状、规划分析合理				
	设施配建合理、流线好				
	数量、开口形式合理性组织流线好				
	消防开口合理、内部消防通道组织合理				
	项目慢行出入口设计合理、慢行流线好、过街设施完善				
	机动车位满足新区配建要求				
	非机动车位满足新区配建要求				
	充电设施配建达到相关规划要求				
	地下车库数量满足要求、开口合理、交通组织合理				
	项目交通标志、标线设置合理				
	设置是否合理				
	文本准确性				
	图纸设计准确、合理				
图文表达 (15分)	8	12-15分	9-11分	8分以下	
总分	83				
专家签名	黄飞				

项目评审部门意见表			
项目名称	贵安新区航空航天产业孵化基地项目交通影响评价		
姓名	黄飞	单位	苏文科
职务	贵州院院办	联系电话	18608513070
<p>1. 建议核减上位规划, 优化消防路与亨宾大道的节点, 避免冲突。 ②. 形式。 ③. 利用周边道路将优化进出流线, 减少对周边道路的影响。 尽量利用周边道路来增加进出组织, 不建议采用掉头来组织。 3. 补充说明周边道路的断面形式。 4. 补充内部道路的断面形式。</p>			
签字	黄飞		
结论意见:	原则通过	≤	不通过
备注			

项目交通影响评价方案评分表

贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评			评审时间: 2022.03.03		
评分类型	评分详细内容	分项评价			评分
		优	合格	不合格	
方案文本 编制深度 (30分)	项目定位与上位规划相符合	24-30分	18-23分	17分以下	25
	项目的交通影响范围划定合理				
	项目业态、人员构成说明清楚				
	项目评价年限范围合理				
	背景与现状交通分析正确、合理				
	计算方法准确、结果合理				
	交通组织优化方案、改善措施合理				
	提出有效改进措施、对项目布局评价合理				
具体内容 (55分)	内部车行、人行交通流线组织合理	44-55分	33-43分	32分以下	45
	主要交叉节点与项目关系、交通组织合理				
	公交现状、规划分析合理				
	设施配建合理、流线好				
	数量、开口形式合理性组织流线好				
	消防开口合理、内部消防通道组织合理				
	项目慢行出入口设计合理、慢行流线好、过街设施完善				
	机动车位满足新区配建要求				
	非机动车位满足新区配建要求				
	充电设施配建达到相关规划要求				
	地下车库数量满足要求、开口合理、交通组织合理				
	项目交通标志、标线设置合理				
	设置是否合理				
	文本准确性				
	图纸设计准确、合理	12-15分	9-11分	8分以下	10
总分	80				
专家签名	关昊				

项目专家意见表

项目名称	贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评
<p>专家意见:</p> <p>①补充现状山体详细调查情况, 并标注外部道路段因素不等。</p> <p>②麦湖路的浮体应作硬化。</p> <p>③补充公交规划。</p> <p>④补充内部建筑规划情况。</p> <p>⑤作为“十字路口”空转的使用。</p> <p>⑥建议把左转放在麦湖路, 并作为“十字路口”空转的使用。</p> <p>⑦南北向左进右出。</p>	
专家签名	关昊

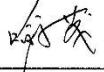
项目交通影响评价方案评分表

贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评			评审时间: 2022.03.03						
评分类型	评分详细内容	分项评价			评分				
		优	合格	不合格					
方案文本 编制深度 (30分)	项目定位与上位规划相符合	24-30分	18-23分	17分以下					
	项目的交通影响范围划定合理								
	项目业态、人员构成说明清楚								
	项目评价年限范围合理								
	背景与现状交通分析正确、合理								
	计算方法准确、结果合理								
	交通组织优化方案、改善措施合理								
	提出有效改进措施、对项目布局评价合理								
具体内容 (55分)	内部车行、人行交通流线组织合理 主要交叉节点与项目关系、交通组织合理	44-55分	33-43分	32分以下					
	公交车站、规划分析合理								
	设施配建合理、流线好								
	数量、开口形式合理性组织流线好 消防开口合理、内部消防通道组织合理								
	项目慢行出入口设计合理、慢行流线好、过街设施完善								
	机动车位满足新区配建要求								
	非机动车位满足新区配建要求								
	充电桩设施配建达到相关规划要求								
	地下车库数量满足要求、开口合理、交通组织合理								
	项目交通标志、标线设置合理								
	设置是否合理								
	文本准确性								
	图纸设计准确、合理								
总分	80								
专家签名	何嘉序								

项目专家意见表

项目名称	贵安新区航空航天产业孵化基地项目交评	
专家意见:	<p>1. 补充与高速、铁路物流通道。 2. 补充货车入口坡度。 3. 建议京安大道与浦东流右进左出。 4. 建议不设北侧地区禁用。 5. 补充公共交通设置。 6. 补充相关的基础资料。</p>	
专家签名	何嘉序	

项目评审部门意见表

项目名称	贵安新区航空航天产业孵化基地项目交通影响评价		
姓名	陈宇	单位	贵安新区综合执法支队
职务		联系电话	15185993929
无意见			
签字			
结论意见:	原则通过 <input checked="" type="checkbox"/>	不通过 <input type="checkbox"/>	
备注			

项目评审部门意见表

项目名称	贵安新区航空航天产业孵化基地项目交通影响评价		
姓名	陈宇	单位	公安交警支队
职务	二级技术主管	联系电话	13984838577
<p>通过对评价报告进行审查，提出以下意见：</p> <p>一、地块靠京安大道一侧应急消防出入口，应急时车辆均有横向的情况不甚兼顾通道，建议从应急消防出入口调整至浦东路一侧。</p> <p>二、丁区周边道路没有公交站点，建议结合地铁站和人流合理设置公交站点。</p> <p>三、浦东路与京安大道的平交口，建议采取左进左出的交通组织。</p> <p>四、丁区地块出入口均采取左进右出的交通组织方式。</p>			
签字			
结论意见:	原则通过 <input checked="" type="checkbox"/>	不通过 <input type="checkbox"/>	
备注			

00

按审查意见修改内容

序号	专家评审会意见	回复
1	核实现状路网的建设和交通组织情况。	已核实修改, 详见【P37】3.4 规划交叉口组织形式
2	设计规范应参照城市综合交通体系标准, 95版规范已废止。	已核实修改, 详见【P20】1.8评价依据。
3	项目地块的交通需求应该有对员工需求和访客需求的说明, 出行方式的划分应分别核实。	已核实补充, 详见【P44】4.4 交通分配预测
4	项目区有大型车出入, 应核实大型车辆的车型, 与内部路网转弯半径作核对。	已确认并补充, 详见【P57】5.4.1 项目道路规划
5	项目区周边的交叉口渠化方案建议结合公交站布设具体细化。	已补充, 详见【P71】5.10 公共交通影响评价及建议
6	S1线麦湖路站的出入口与本项目人行出入口设置是否冲突, 应具体核实。	已补充, 详见【P68】5.7 项目慢行交通评价及改善建议
7	完善内部路网横断面的设计, 建议设置人行道采用人车分流。	由于项目内部人流量较少, 多集中在办公大楼附近, 与车流交叉相对较少; 且考虑到建筑密度要求, 若设置人行道, 通道宽度应不小于10m。综合考虑, 项目内部道路不另外增设人行道。
8	说明进出货路线走向: 天河潭大道、贵安大道与项目的流线关系。	已补充, 详见【P66】5.6 项目外部交通流线
9	建议浦东路右进右出。	京安大道与浦东路交叉口组织形式已与相关部门沟通, 规划为全转向、信号灯控制的T字型交叉口, 详见【P37】3.4 规划交叉口组织形式
10	建议考虑麦湖路与京安大道的货运流线(是否在麦湖路开货运口)。	根据【P66】中的货运流线分析, 在浦东路开设货车出入口绕行距离不长, 且为减少与麦湖路-京安大道交叉口处地铁出入口人行的干扰, 不建议货运口开设在麦湖路上。
11	明确货车需要的转弯半径。	已补充, 详见【P66】5.6 项目外部交通流线
12	明确公交组织。	已补充周边公交组织, 详见【P71】5.10 公共交通影响评价及建议

序号	专家评审会意见	回复
13	建议核实尚未规划，优化浦东路与京安大道的接点的组织形式。	京安大道与浦东路交叉口组织形式已与相关部门沟通，规划为全转向、信号灯控制的T字型交叉口，详见【P37】3.4 规划交叉口组织形式
14	利用周边道路优化进出流线，转化对周边道路的影响，尽量利用周边带路采用右进右出组织，不建议采用掉头来组织。	已更改，详见【P55】5.3 进出项目交通流线
15	补充说明周边道路的断面形式。	已补充，详见【P29】2.2.2 现状道路实况
16	补充内部道路的断面形式。	已补充，详见【P57】5.4.1 项目道路规划
17	补充现状的详细调查情况，外部道路断面表示不对。	已核实修改，详见【P29】2.2.2 现状道路实况
18	麦湖路的渠化应做优化。	已补充，详见【P72】5.10 公共交通影响评价及建议
19	补充公交规划。	已补充，详见【P71】5.10 公共交通影响评价及建议
20	补充内部建筑规划情况。	已补充，详见【P15】1.5 项目竖向规划
21	建议把左右放在麦湖路，作为“十字交叉”全转向使用，浦东路右进右出。	京安大道与麦湖路交叉口、京安大道与浦东路交叉口组织形式已与相关部门沟通，规划分别为全转向、信号灯控制的十字型交叉口、全转向、信号灯控制的T字型交叉口，详见【P37】3.4 规划交叉口组织形式
22	补充与高速、铁路物流通道。	已补充，详见【P66】5.6 项目外部交通流线
23	建议京安大道与浦东路右进右出。	京安大道与浦东路交叉口组织形式已与相关部门沟通，规划为全转向、信号灯控制的T字型交叉口，详见【P37】3.4 规划交叉口组织形式

序号	专家评审会意见	回复
24	建议不提北部地区公用。	已取消。
25	补充公共交通设置。	已补充, 详见【P8-40】3.5 公共交通规划
26	补充相应的基础资料。	已补充。
27	地块靠京安大道一侧应急消防出入口, 应急是车辆均需有换向的情况不是最快通道。建议R2应急消防出入口调整至浦东路一侧。	应建筑设计审查要求, 为避免浦东路上开设消防出入口用作机动车进出, 特将消防出入口开设于京安大道上。
28	厂区周边道路与没有公交站点, 建议结合各地铁站和人流量合理设置公交站点。	已补充, 详见【P71】5.10 公共交通影响评价及建议
29	浦东路和京安大道的平交口, 建议采取右进右出的交通组织。	京安大道与浦东路交叉口组织形式已与相关部门沟通, 规划为全转向、信号灯控制的T字型交叉口; 根据再次现场核查, 目前浦东路口进行了拓宽, 进口方向预留了4条车道, 出口方向预留了3条车道, 且路口进口方向与出口方向之间设有隔离带, 具备设置全转向交叉口的条件。详见【P37】3.4 规划交叉口组织形式
30	厂区地块出入口均采取右进右出的交通组织方式。	已按建议标明, 项目地块机动车出入口均采取右进右出的交通组织方式。

序号	修改稿复审意见	回复
P58、P72	复核停车位数量是否应该根据《贵安新区城市规划技术管理办法（试行）》设置，还是根据《2017年9月停车设施规划设计导则机非车位配建指标表》；	项目地块规划设计通知书要求按照《贵安新区城市规划技术管理办法（试行）》设置车位数量，机动车位数量符合规范；非机动车停车位数量按规范应设置4767个，项目实际设置500个，不符合规范要求，但根据需求预测，项目目前设置非机动车车位数量满足项目需求；详见【P60】、【P61】、【P75】。
P41	《城市道路设计规范（CJJ37-90）》应改为《城市道路工程设计规范（CJJ37-2012）》（2016年版）；	已修改；详见【P42】
P31	《贵阳市城市快速轨道交通建设规划》应该改为贵安新区轨道交通规划相关资料	轨道交通规划依据已改为《贵安新区公共交通规划》；详见【P31】
P44	复核相关规范及数据。；	已修改；详见【P44】
P50	描述不准确；	已修改；详见【P35】
P52	项目出入口不用字母表示，标明具体功能，复核货车出入口转弯半径；	出入口表示方式已修改，P52描述的是出入口的宽度为8m，P56描述为出入口的转弯半径为12m，已在P52增加转弯半径数据；详见【P52】
P63	需将底图卫星图换为区域图；全文统一用区域图，少用卫星图	已将原P63卫星图改为区域图，因区域较多道路及规划用地还未建设完成，与规划存在差异，部分需表示现状路网情况的地方利用卫星图；详见【P66】
P64、P65	人行出入口不用字母表示，标明具体功能，人行流线描述不准确，缺少对出入口的分析，建议项目内部通道设置单独的人行通道，保证行人安全。	文字描述已修改；由于项目厂房区域人流量较少，多集中在项目西南角公寓、办公大楼附近，大部分员工可通过西南角的主要人行出入口快速到达公寓及办公楼，与车流交叉较少；且考虑到建筑密度的要求，若设置人行道，通道宽度应不小于10m。综合考虑，项目内部道路不另外增设人行道。详见【P67】、【P68】
P34、P35	图纸表达不清晰，图文描述不一致；	已修改描述及图片，《贵安新区直管区土地利用规划图》中项目地块用地情况及其周边路网规划更符合实际情况，因此利用《贵安新区直管区土地利用规划图》；详见【P34】、【P35】
P53	项目小汽车流线颜色较浅，不够清晰，参考P54画线；	已修改；详见【P55】、【P56】
P55	6m通道能否保证人行安全。	6m通道仅为少部分小汽车地面停车位的通道，项目内部主要道路都为8m。详见【P57】
P56	复核转弯半径，与P52描述的宽度是否错误	已复核，原P52描述的是出入口的宽度为8m，原P56描述为出入口的转弯半径为12m，已在P53增加转弯半径数；详见【P52】、【P58】
P20	复核参考规范版本是否正确	已修改；详见【P20】

序号	修改稿复审意见	回复
1	图纸增加车行流线	详见【P55】项目内部小汽车车行流线、【P56】项目内部小汽车车行流线
2	了解工人是否住在项目内，再对人行道路安全进行评价	详见【P67】
3	分析项目对市政道路的影响，如有改善意见，画出详图	<p>经过预测分析，得出数据项目对临近的麦湖路及浦东路影响最大，为占道路通行能力的比例为5.42%及4.29%，影响程度不大，且已根据评审会意见，建议项目小汽车及货车出入口“右进右出”组织交通，以减少对道路的影响；项目由于条件限制，未建议出入口进行展宽。详见【P46】、【P47】。</p> <p>项目机动车出入口距离交叉口的位置均满足规范要求，距离交叉口较远，且经过数据分析，项目新生成交通量对周边交叉口影响程度较小，详见【P49】、【P52】。</p> <p>已补充项目机动车出入口详图及改善建议。详见【P53】、【P54】。</p>
4	复核麦湖路地铁站设置方式及其人行出入口位置、公共交通的规划	详见【P72】、【P73】
5	项目改善措施总图改为CAD格式	已修改，详见【P78】



CONTENTS

目 录

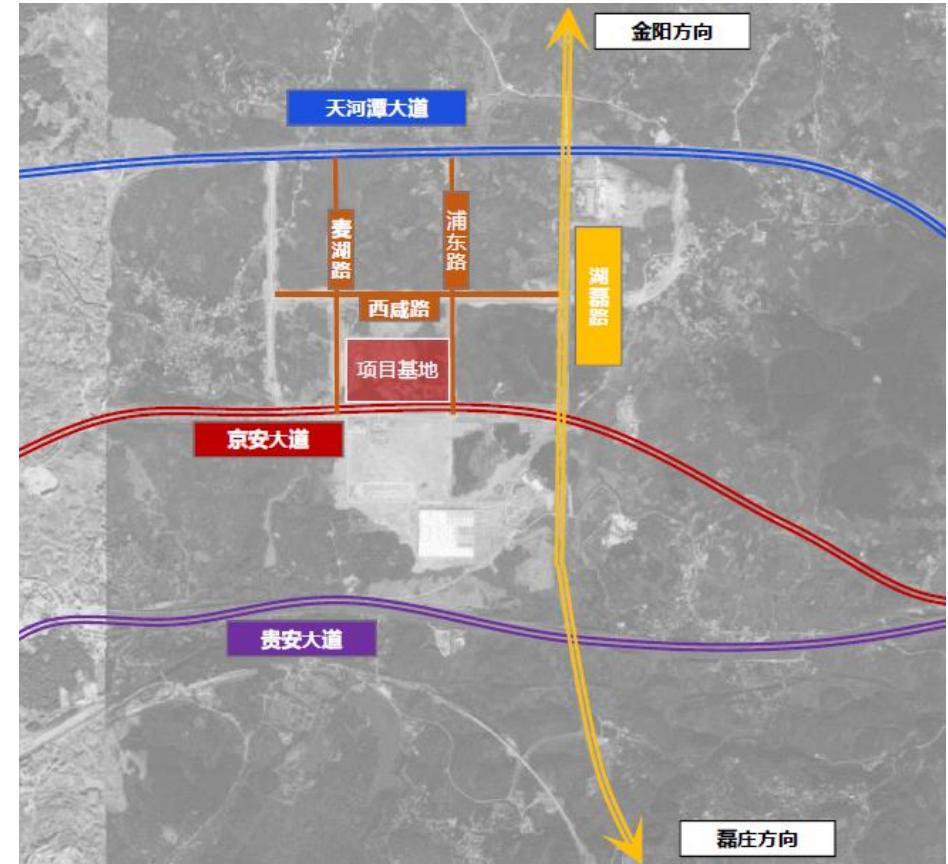
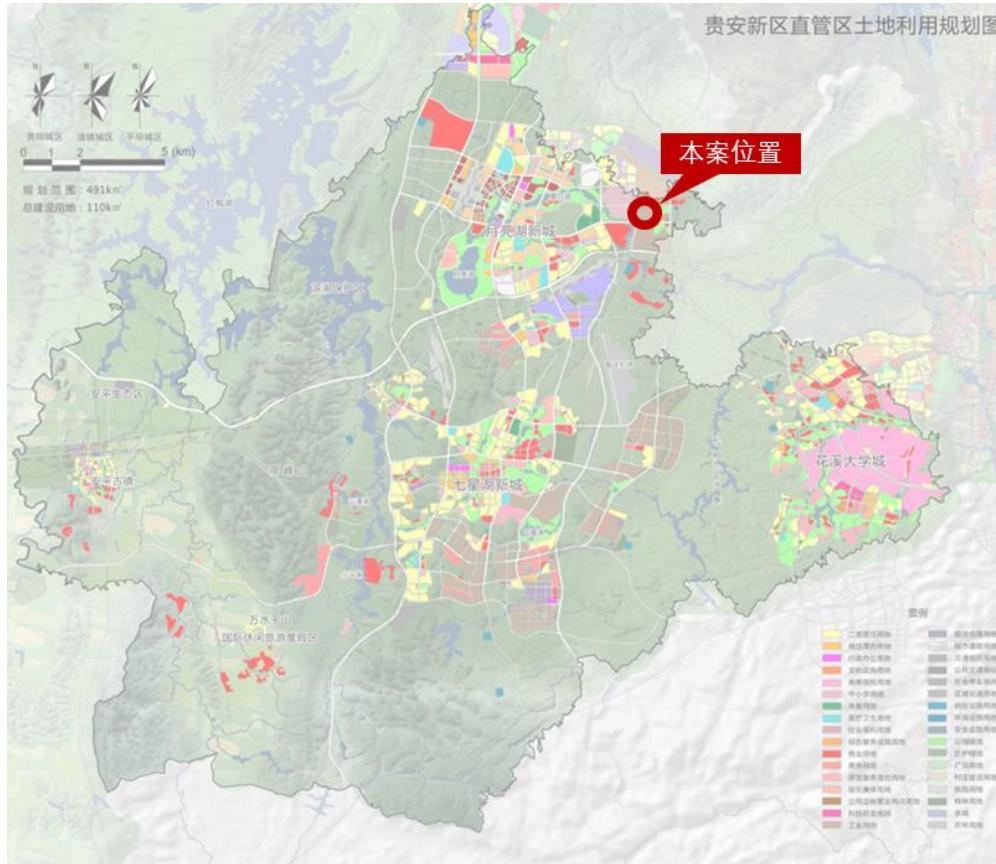
- 1 项目基本情况
- 2 概述
- 3 道路交通规划及评价
- 4 交通需求预测
- 5 交通组织及改善建议
- 6 结论与建议

01

建设项目概况

1.1 项目区位

本项目项目位于贵安新区中心区高端产业北部园区，东临浦东路，南临京安大道，西临麦湖路，紧邻规划建设中的商业综合体。



1.2 项目周边土地使用情况

根据《贵安新区直管区土地利用规划图》，该项目用地为工业用地，紧邻项目有工业用地、商住混合用地及商业用地等用地。项目周边道路除主要道路如麦湖路、浦东路及西咸路已建设完成外，其余道路大多均在建设中，建成后周边交通条件相对较好。项目周边有贵安火车站、规划磊庄机场、车田景区、天河潭景区等。



1.3 项目规划方案简介

1.3.1 项目总平面概况

项目位于贵安新区高端产业北部园区，东至浦东路，南至京安大道，西至麦湖路，紧邻规划建设商业综合体。

规划总用地面积：217304.5 m²，总建筑面积：141671.23m²，其中总计容面积200489.02m²。



1.3 项目规划方案简介

1.3.2 项目相关技术指标

贵安新区航空航天产业孵化基地项目主要技术经济指标表与规划指标对比表							
项目	设计经济技术指标			规划经济技术指标			
规划总用地面积 (m ²)	217304.5			217304.5			
净用地面积 (m ²)	170711.5			170711.5			
计容面积 (m ²)	20469.02						
建筑占地面积 (m ²)	82188.84						
绿地面积 (m ²)	25623.8						
建筑密度	48.06%			≥40%			
容积率	1.09			≥1.0			
绿地率	15.01%			≤20%			
建筑限高 (m)	23.7m			24m			
绿色建筑星级	一星						
海绵城市指标	年径流总量控制率60%			年径流总量控制率60%			
人防面积 (m ²)	1300.5			按配公用房0%			
配套建筑占比	用地面积 5072.44	占地比例 2.97%	用地面积 ≤ 11949.8	占地比例 ≤ 5%			
贵安新区航空航天产业孵化基地项目主要技术经济指标							
用地指标							
总用地面积 (m ²)	217304.5		净用地面积 (m ²)	170711.5			
绿地面积 (m ²)	25623.8		市政用地面积 (m ²)	46592.93			
建筑规模							
总建筑面积 (m ²)	141671.23	计入容积率面积 (m ²)	20469.02				
不计入容积率面积 (m ²)			3995.61				
总建筑基地面积 (m ²)	82188.84	建筑密度	48.14%	容积率	1.17		
主性质建筑面积 (m ²)	141671.23	比例			100.00%		
兼容性质建筑面积 (m ²)		比例			0.00%		
总停车位 (个)	477	其中	位置	数量 (个)	比例		
			地上	387	81.1%		
			地下	90	18.9%		
最高建筑高度 (m)	23.7	最高建筑层数 (层)		6			
建筑总栋数 (栋)	24						
建筑命名及编号	命名	生产厂房(钢结构)、研发厂房(框架结构)、设备服务用房、企业创新中心及管理服务用房、配套服务用房、员工公寓					
	编号	1#~14# / 15#~19# 4#	20#	21#~24# 21#~24#			
计入容积率分项建筑面积 (m ²)							
建筑性质	生产厂房	设备用房	配套服务用房				
面积 (m ²)	178025.6	1219.8	21243.62				
不计入容积率分项建筑面积 (m ²)							
建筑性质	地下车库面积及设备用房						
面积 (m ²)	3995.61						

单栋建筑指标										
建筑命名	编号	层高		建筑高度 (m)	建筑面积 (m ²)		基底面积 (m ²)	±0 标高	建筑物最高点高程	建筑物耐火等级
		地上	地下		总建筑面积	计容面积				
生产厂房	1#	1		10.3	3975.8	7951.60	0	3975.8	1223.00	1233.50 二级
生产厂房	2#	1		10.3	3975.8	7951.60	0	3975.8	1224.00	1234.50 一级
生产厂房	3#	1		10.3	3975.8	7951.60	0	3975.8	1225.00	1235.50 二级
生产厂房	4#	1		10.3	3361.6	6723.20	0	3361.6	1225.00	1235.50 二级
设备服务用房	4#	2		10.3	1219.8	1219.8	0	609.9	1225.00	1235.50 二级
生产厂房	5#	1		10.3	4946.6	9893.20	0	4946.6	1226.00	1236.90 二级
生产厂房	6#	1		10.3	4946.6	9893.20	0	4946.6	1226.00	1236.50 二级
生产厂房	7#	1		10.3	4946.6	9893.20	0	4946.6	1225.50	1236.00 二级
生产厂房	8#	1		10.3	4946.6	9893.20	0	4946.6	1224.50	1235.00 二级
生产厂房	9#	1		10.3	3975.8	7951.60	0	3975.8	1225.50	1236.00 二级
生产厂房	10#	1		10.3	3975.8	7951.60	0	3975.8	1226.00	1236.50 二级
生产厂房	11#	1		10.3	4946.6	9893.20	0	4946.6	1226.00	1236.50 二级
生产厂房	12#	1		10.3	4946.6	9893.20	0	4946.6	1226.50	1237.00 二级
生产厂房	13#	1		10.3	4946.6	9893.20	0	4946.6	1226.50	1237.00 二级
生产厂房	14#	1		10.3	4946.6	9893.20	0	4946.6	1226.00	1236.50 二级
研发厂房	15#	4		19.8	9616.8	9621.6	0	2721.3	1226.50	1246.00 二级
研发厂房	16#	4		19.8	9616.8	9621.6	0	2721.3	1227.00	1246.50 二级
研发厂房	17#	4		19.8	9176.8	9176.8	0	2276.5	1227.50	1247.00 二级
研发厂房	18#	4		19.8	11989.4	11989.4	0	2987	1225.00	1244.50 二级
研发厂房	19#	4		19.8	11989.4	11989.4	0	2987	1224.50	1244.00 二级
企业创新中心及管理服务用房	20#	6	1	23.7	8222.94	8222.94	3995.61	1420.49	1224.00	1247.40 二级
餐饮配套服务	21#~22#	2			10.5	4836.56	4836.56	0	3498.73	1224.00 1234.20 二级
员工公寓	21#	6			22.5	4265.12	4265.12	0	1041.28	1224.00 1246.50 二级
员工公寓	22#	6			23.7	3805	3805	0	741	1224.00 1247.40 二级
门卫	23#	1			5.4	60	60	0	60	1220.30 1225.80 二级
垃圾收集站	24#	1			5.4	54	54	0	54	1223.00 1228.40 二级
行政办公及配套用房指标										
地块	设施名称	建筑规模 (m ²)	用地规模 (m ²)	数量	所在位置			备注		
贵安新区航空航天产业孵化基地项目行政办公及配套用房表	20#企业创新中心及管理服务用房	8222.94	1420.49	1	地块西南角					
	21#~22#餐饮配套服务用房	4836.56	3498.73	1	地块西南角					
	21#员工公寓	4265.12	1041.28	1	地块西南角					
	22#员工公寓	3805	741	1	地块西南角					
	23#门卫	60	60	1	地块西侧					
	24#垃圾收集站	54	54	1	地块西北角					

1.3 项目规划方案简介

1.3.3 项目规划条件通知书

规建 2017-湖潮-015 附表									
申请单位: 贵安新区国土局									
建设项目名称:									
建设地址: 浦东路文兴安大道西北侧 (ZH-13-04) 填块									
规 划 范 围	东至: 浦东路 南至: 京安大道 西至: 麦湖路 北至: ——	选 址 范 围	东至: 浦东路 南至: 京安大道 西至: 麦湖路 北至: ——	详见红线图					
总用地面积 (m ²)	217304.46	净用地面积 (m ²)	170711.53						
道路面积 (m ²)	38957.01	绿地面积 (m ²)	5154.17						
洪道面积 (m ²)	2481.75	保留山体面积 (m ²)							
规划用地性质	兼容性质	用地面积 (m ²)	容积率	绿地率 (%)	建筑密度 (%)	建筑限高 (m)			
一类工业用地 M1 (ZH-13-04)	—	170711.53	>0.7	<20	>40	≤24, 并满足磊庄机场限高			
规划设计条件	总建筑规模 (m ²)	地上	主要出入口方向	人流					
		地下		车流	与北侧地块整体组织, 并编制交通影响评价				
规划设计要求	内容								
公共设施配置要求	执行《贵安新区直管区城市规划管理技术规定(试行)》								
市政设施配置要求	集中供水, 管道供燃气, 雨污分流。								
停车泊位要求	执行《贵安新区直管区城市规划管理技术规定(试行)》								
城市设计引导	1. 严格限高, 保证通视开敞。2. 建筑色彩、体型、体量与周边建筑相协调。3. 不得直接在主干道上开设车行出入口。								
生态控制引导	1. 开发利用地下空间。2. 垃圾分类收集。3. 保护场地上有价值的树木、水塘、水系。4. 按照《贵安新区中心区海绵城市								

1

规建 2017-湖潮-015 附表	
建设专项规划》、《贵州省海绵城市建设技术导则(试行)》标准建设。	城市风貌要求
参照贵安新区建筑风貌导则	建筑退线要求
地上及地下建筑沿京安大道规划道路红线后退 20 米做景观绿化使用, 其他执行《贵安新区直管区城市规划管理技术规定(试行)》	建筑间距要求
执行《贵安新区直管区城市规划管理技术规定(试行)》	日照系数要求
执行《贵安新区直管区城市规划管理技术规定(试行)》	文物保护要求
其它要求: 规划设计应委托具备相应规划资质的单位按照修建性详细规划的深度, 编制规划两个以上方案报我局进行比优, 挑优上报审批, 最终以审批方案为准, 设计应满足消防、人防、环保、卫生等技术要求及《贵安新区直管区城市规划管理技术规定(试行)》的规定。上报规划方案时提供符合规划设计条件的房屋组合证明文件; 规划须符合国家规范; 建筑面积按《建筑工程建筑面积计算规范》GB/T50353-2013 计算及《贵安新区直管区城市规划管理技术规定(试行)》的规定。	

- 注: 1. 规划设计条件作为《建设用地规划许可证》的附件, 也可单独核发, 与《建设用地规划许可证》具有同等效力;
2. 与本《规划设计条件通知书》同时核发的还有规划条件通知书附图, 文图一体方为有效文件;
3. 本《规划设计条件通知书》有效期为一年, 逾期自行失效;
4. 本《规划设计条件通知书》一式四份;
5. 本《规划设计条件通知书》由贵安新区规划建设管理局负责具体解释。

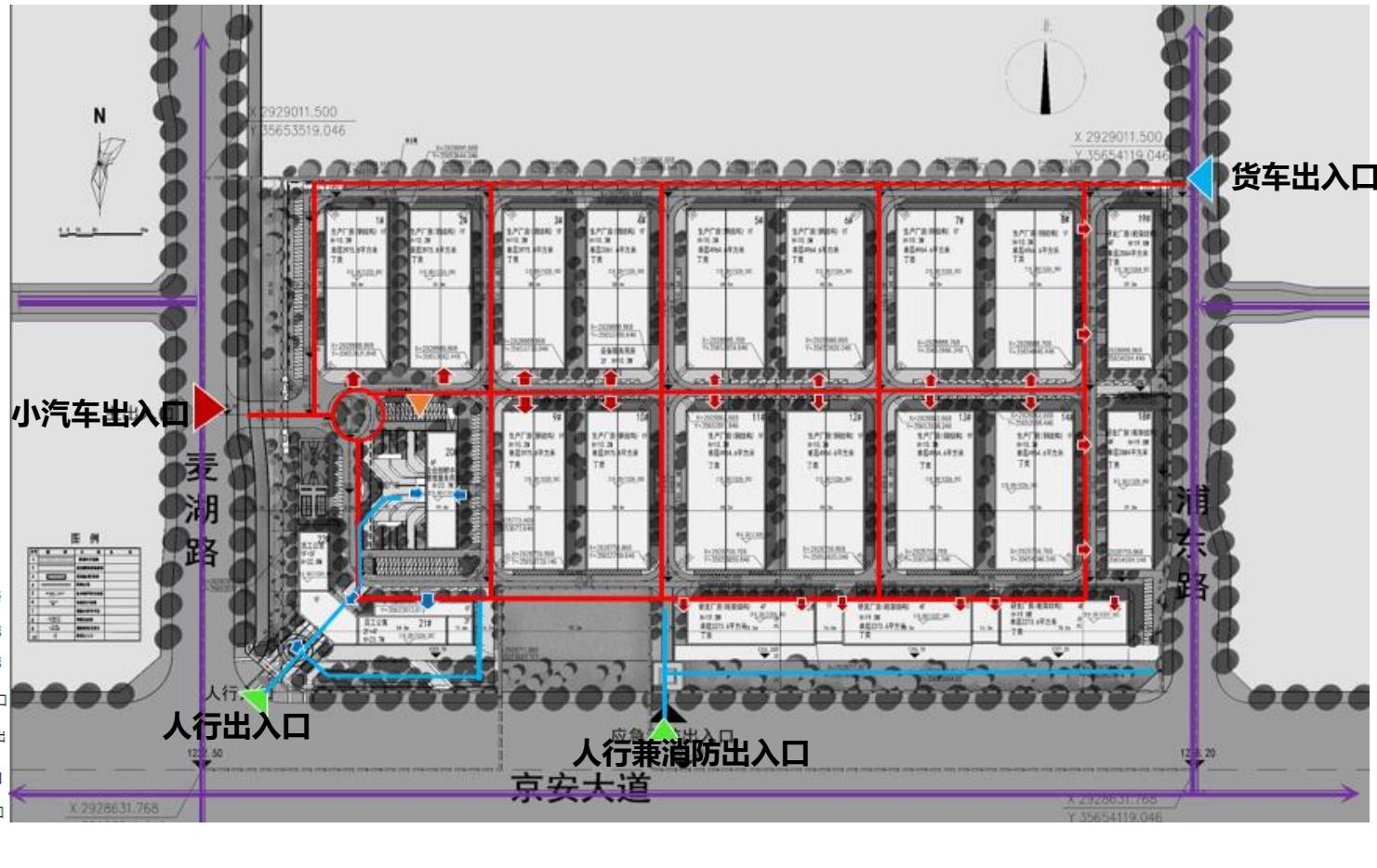
2

1.4 项目道路交通规划

项目内部道路由8m宽道路及6m宽道路组成，共开设有两个车行开口，其中，小汽车出入口开设在西侧麦湖路上，货运车辆出入口开设在东侧浦东路上。项目仅设置有一个地下车库出入口，开设在内部道路上。

项目仅设有一层地下车库，停车系统以地面停车为主。规划停车位为477个，其中地面车位387个，地下车位90个。

- 图例：
- ↔ 市政规划道路
 - ↔ 园区车行流线
 - ↔ 园区人行流线
 - 厂房建筑出入口
 - 服务配套用房出入口
 - 园区主要出入口
 - 园区次要出入口
 - ▲ 人行出入口
 - ▲ 地下车库出入口

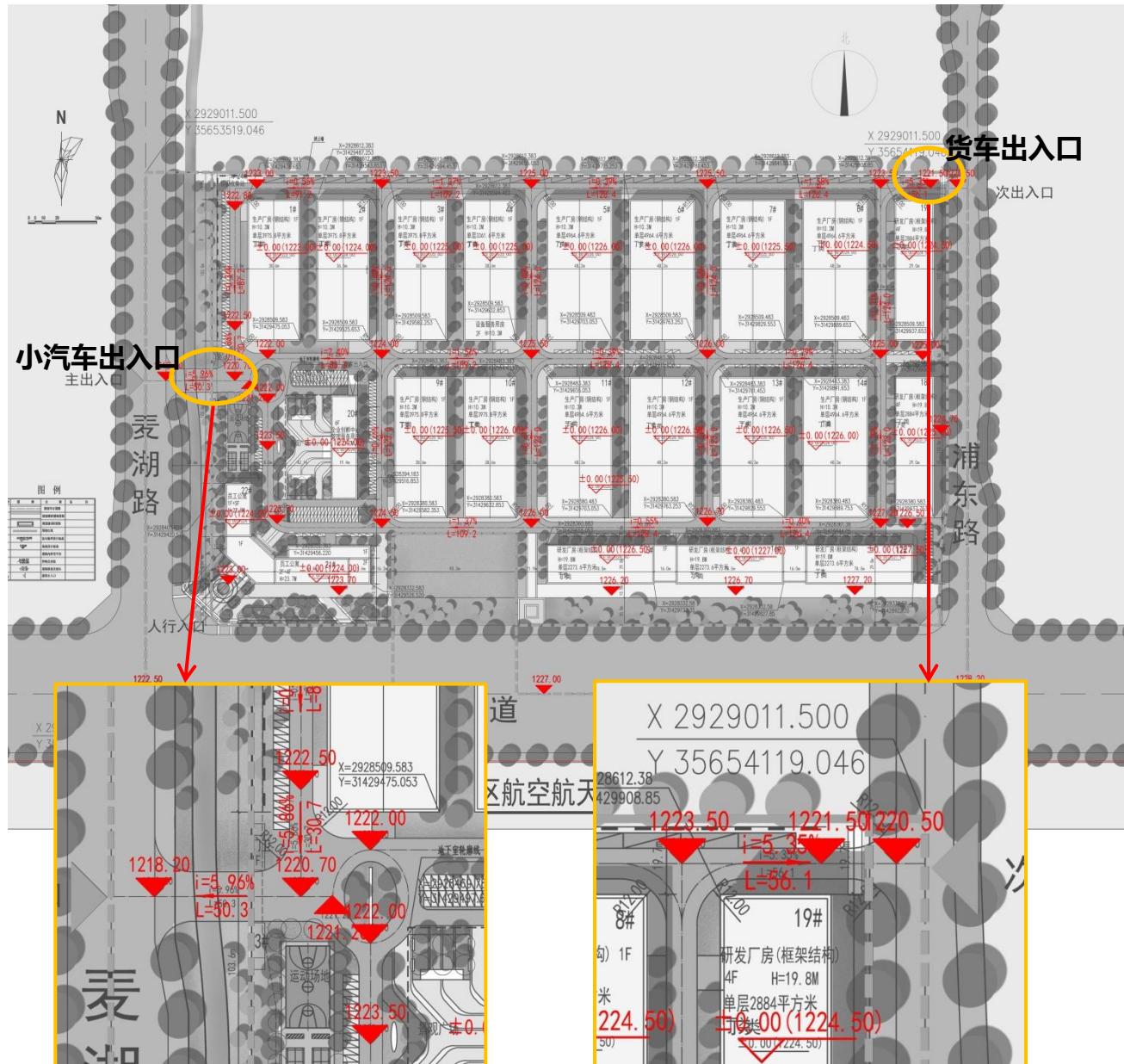


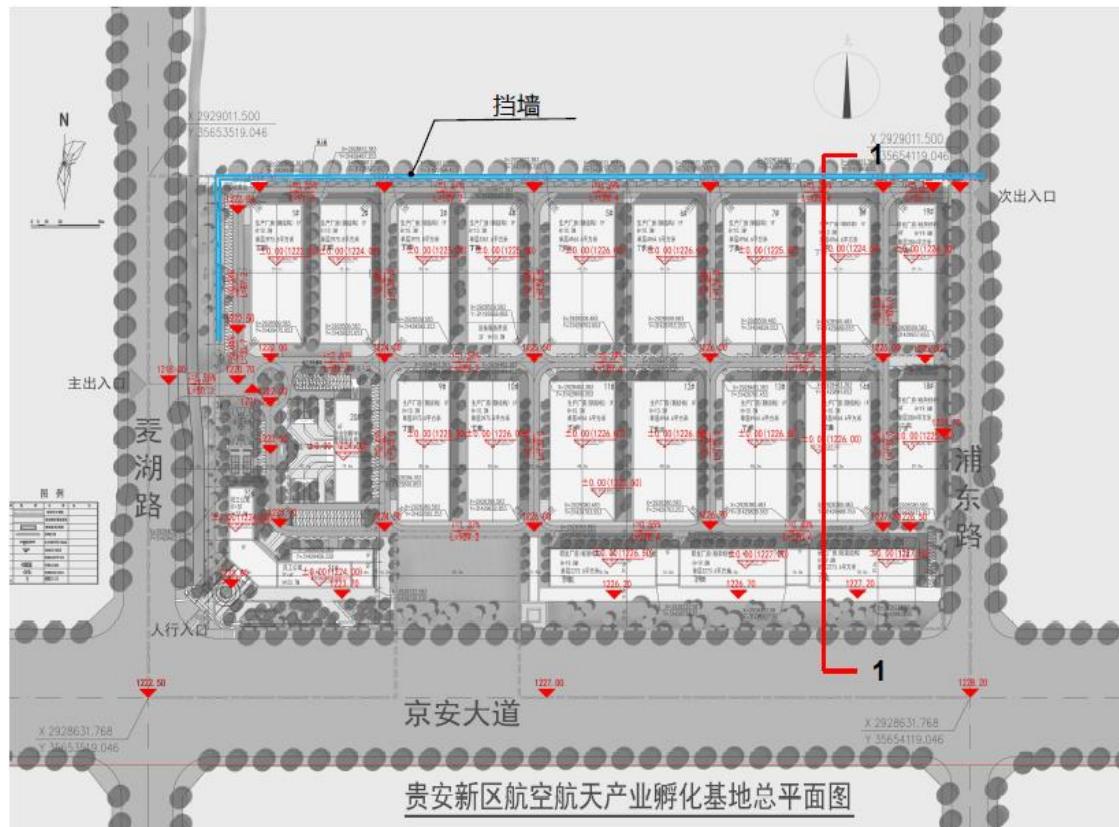
1.5 项目竖向规划

本项目用地地形比较复杂，局部高差比较大，西南角、东侧有局部有几个小山丘，竖向设计应按照功能及地形条件进行合理布局与分区。

设计方案充分尊重地形，利用地形高差，为实现园区的自然过渡，利用道路坡度形成不同台地的建筑，由于厂区的使用特殊性，场地为较大面积的平地设计，将坡地地段尽量布置小面积单体建筑，用室外连接道路连接成不同台地以解决高差问题，避免大填挖，综合考虑土石方平衡。

项目小汽车出入口、货运车辆出入口都存在一定坡度，分别为5.96%、5.35%。





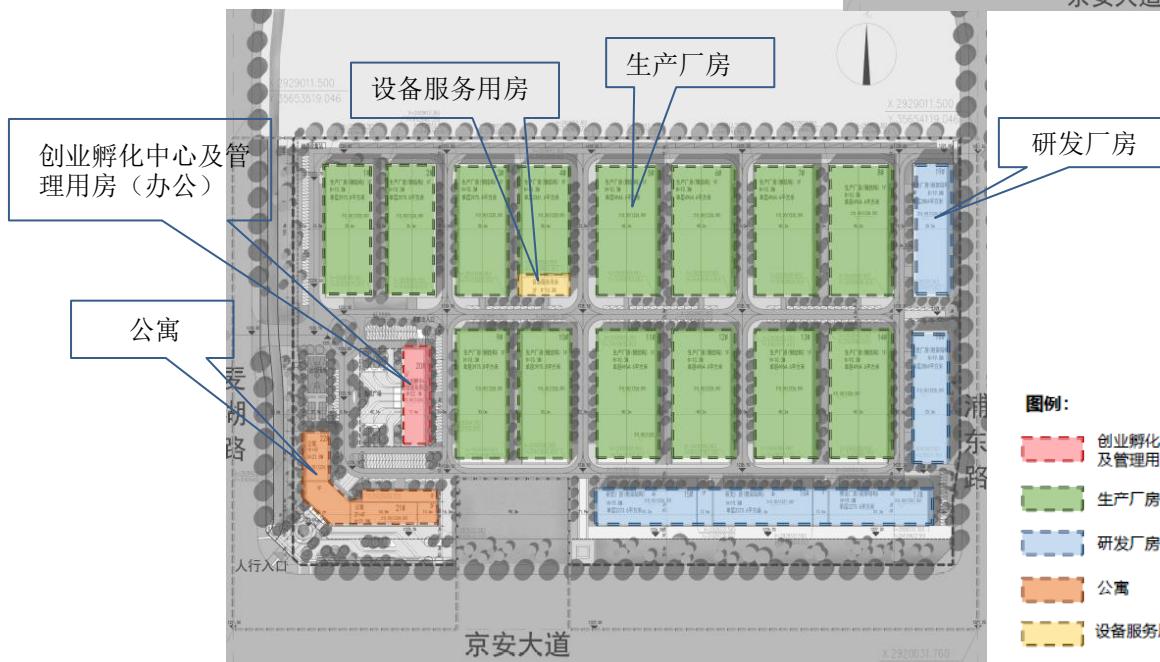
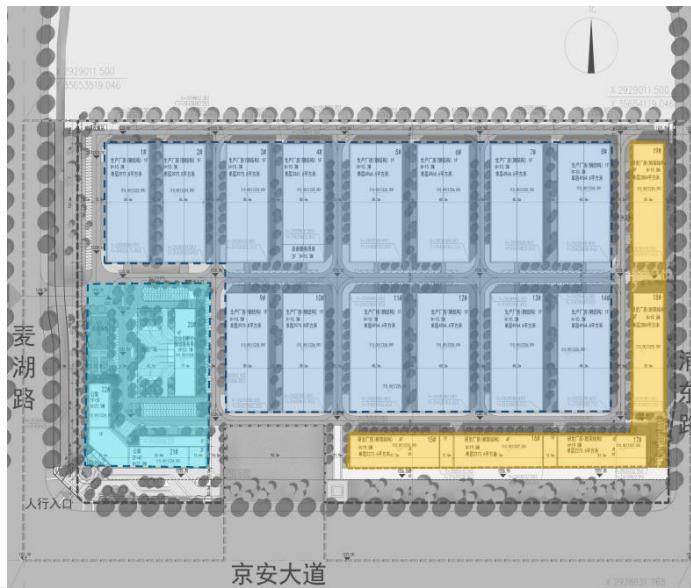
1.6 项目功能分区

设计方案总体布局科学合理，疏密有序，空间视野开阔舒展，功能分区明确合理。地块由西向东依次设有主要的配套服务区，研发区，生产区。

配套服务区：员工生活办公的场所。包括创业孵化中心及管理用房、公寓（作为员工宿舍）。

研发区：研发新产品的场所。主要包括研发厂房。

生产区：生产加工的场所。主要包括生产厂房及设备服务用房。



1.7 研究范围、年限、评价时段及评价日

(1) 根据《建设项目交通影响评价技术标准》，建设项目评价的启动阈值应根据建设项目的分类、规模和区位进行确定。

表4.0.2建设项目大类划分及代码

大类名称	住宅	商业	服务	办公	场馆与园林	医疗	学校	交通	工业	混合	其他
大类代码	T01	T02	T03	T04	T05	T06	T07	T08	T09	T10	T11

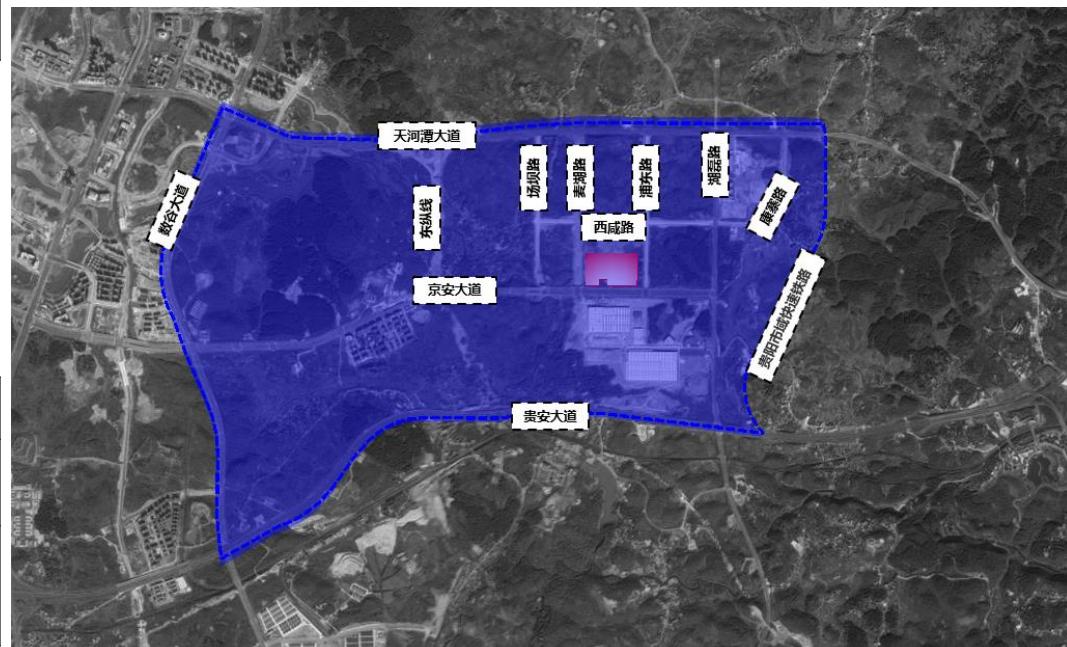
3.符合下列条件之一的建设项目，应在报建阶段进行交通影响评价：

- 1) 单独报建的学校(T07)类建设项目；
- 2) 交通生成量大的交通(T08)类建设项目；
- 3) 混合 (T10) 类的建设项目，其总建筑面积或指标达到项目所含建设
项目分类 (T01 ~ T09,T11) 中任一类的启动阈值；
- 4) 需要在城市主干道一侧设置机劢车出入口的建设项目；
- 5) 主管部门认为应当进行交通影响评价的工业 (T09) 类、其他 (T11)
类和其他建设项目。

表6.1.2建设项目交通影响评价范围

建设项目规模指标不启动阈值之比 (R)		交通影响评价范围
$R < 5$		建设项目邻近的城市次干路（若为项目边界 则顺移至下一条）或主干路、地面铁路干线 等天然屏障围合的范围。
$R \geq 5$		建设项目邻近的城市主干路（若为项目边界 则顺移至下一条）或快速路、地面铁路干线 等天然屏障围合的范围

本建设项目属于贵安新区工业类项目，交通影响评级启动阈值按 $R > 5$ 取值，结合项目所在区域的实际情况，**确定以数谷大道、天河潭大道、贵安大道及贵阳市域快速铁路围合而成的区域为本次评价范围。**



交通影响评价范围

1.7 评价范围及年限、评价时段及评价日

(2) 年限：建设项目交通影响评价年限应根据城市和镇的规模、建设项目的规划和分类确定。有明确启动定量阈值的建设项目，其评价年限应符合下表中的规定。

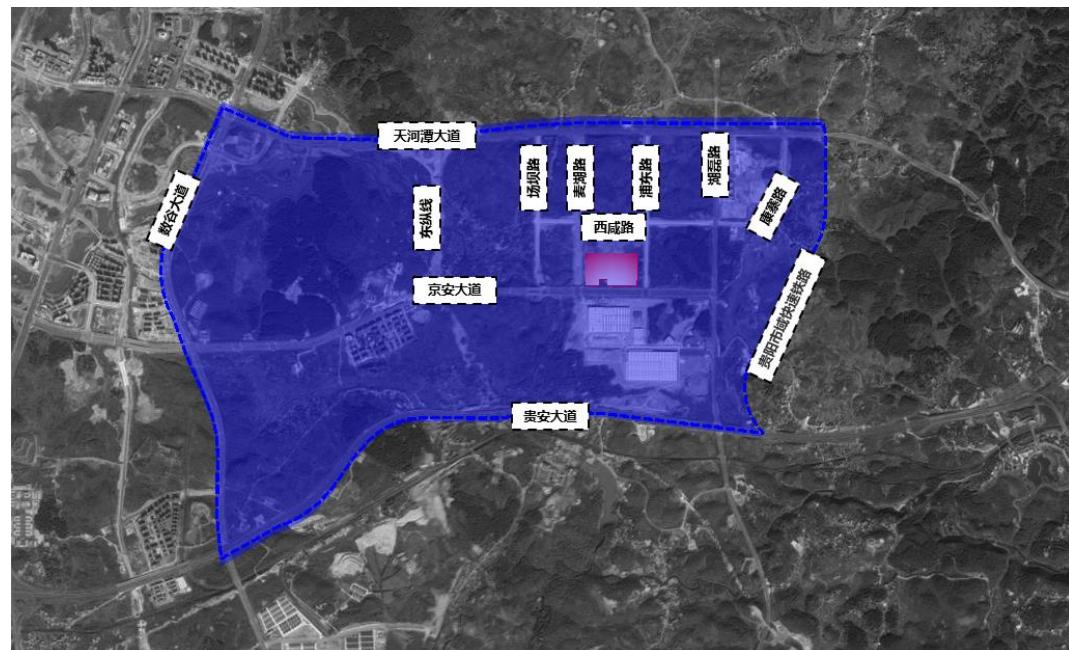
表：建设项目交通影响评价年限

建设项目规模指标不启动阈值之比	交通影响评价年限
特大城市 < 5 ，其他城市 < 3	正常使用年限
特大城市 ≥ 5 ，其他城市 ≥ 3	1、正常使用年限； 2、正常使用年限第5年

根据《建设项目交通影响评价技术标准》中关于建设项目交通影响评价年限的规定，本项目交通影响评价年限为正常使用年限第五年，本项目预计2023年底正常使用，即本项目评价目标年限为2028年。

(3) 评价日及评价时段：

选择对交通系统最不利评价时段和评价日进行评价，该项目周边主要为工业、商业、商住混合用地等，选择工作日早8:00-9:00作为评价日及评价时段。



交通影响评价范围

1.8 评价依据

- 【1】《贵安新区直管区土地利用规划图》
- 【2】《贵安新区公共交通规划》；
- 【3】《贵安新区直管区城市规划管理技术规定（试行）》；
- 【4】《建设项目交通影响评价技术标准》（CJJ/T141-2010）；
- 【5】《城市道路交通管理评价指标体系（2003年）》；
- 【6】《城市用地竖向规划规范》；
- 【7】《城市公共交通站、场、厂设计规范》；
- 【8】《城市道路交通规划设计规范》（GB/T 51328-2018）；
- 【9】《城市道路工程设计规范（CJJ37-2012）》（2016年版）；
- 【10】《车库建筑设计规范》（JGJ100-2015）；
- 【11】《城市道路交叉口规划规范》（GB50647-2011）；
- 【12】《交通工程手册》（1998年5月），中国公路学会编委会；
- 【13】《道路通行能力手册》，美国交通研究委员会与题报告；
- 【14】甲方提供的项目规划方案及初步设计说明书；
- 【15】其他、国家及地方相关法规、规范等。



项目效果图展示 (鸟瞰图)



项目效果图展示



项目效果图展示（夜景图）



地铁站——麦湖路站效果图



地铁站——麦湖路站效果图



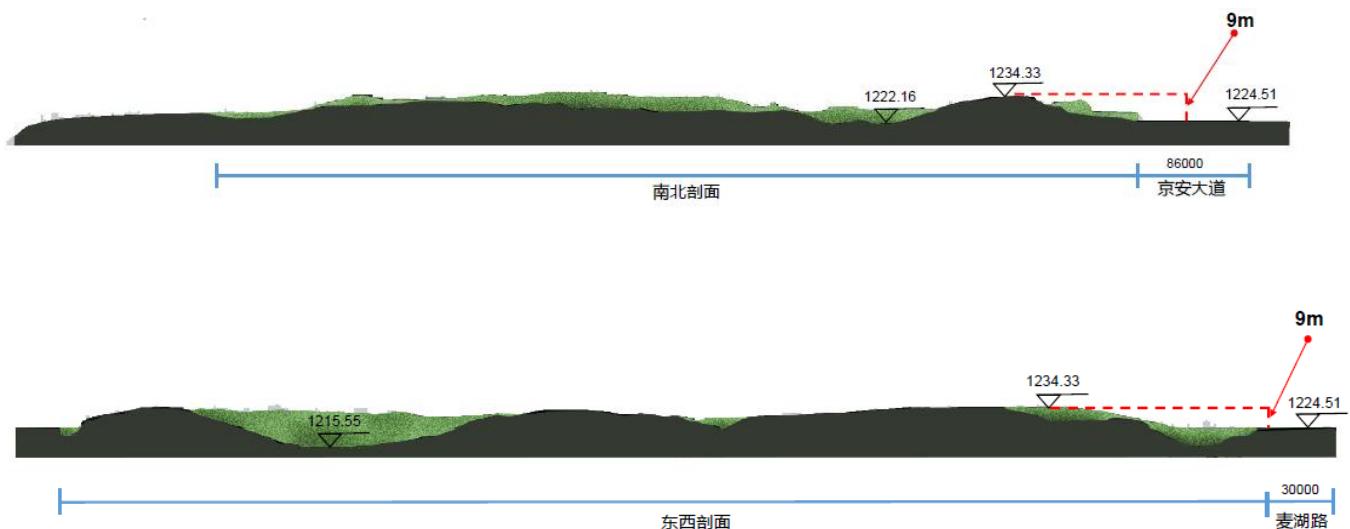
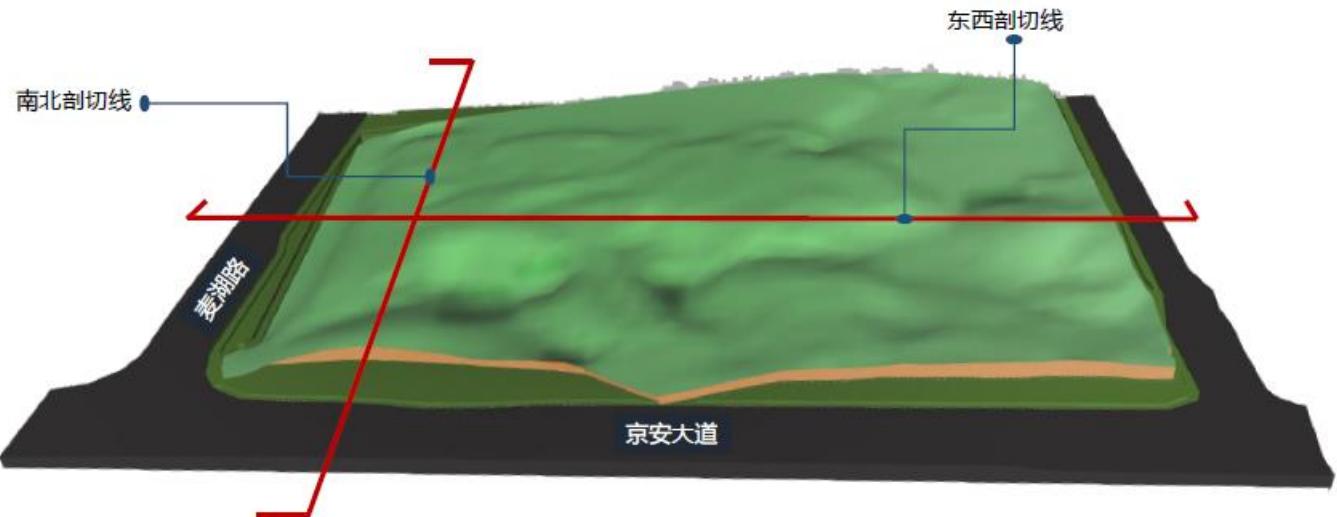
02

道路交通现状

2.1 项目基地现状分析

本次项目范围内场地已平场，由于本项目地形较为复杂，局部高差较大，西南角及东侧有几个小山丘，竖向设计按照功能及地形条件进行合理布局与分区。

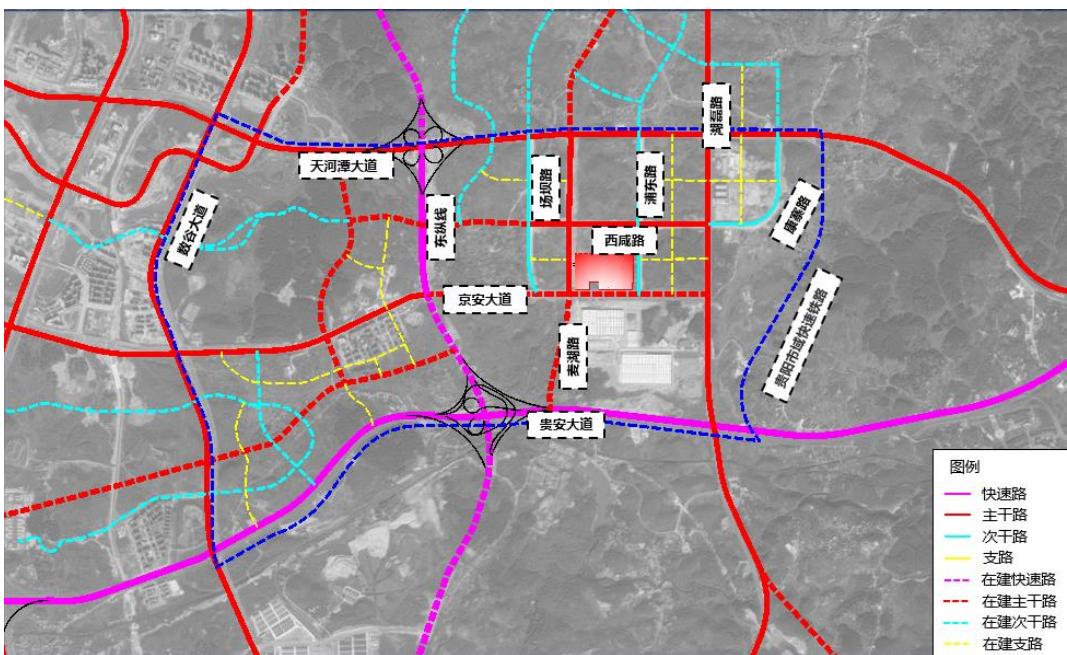
设计充分尊重地形，利用地形高差，实现园区的自然过渡。场地为较大面积的平地设计，将坡地地段尽量布置小面积单体建筑，用室外连接道路连接成不同台地以解决高差问题。



2.2 现状路网分析

2.2.1 现状道路情况

项目影响范围内主要道路如数谷大道、贵安大道、天河潭大道等已形成，部分干路如东纵线、麦湖路等已部分建成，其余道路如横五路、横六路等尚处于待建中。紧邻项目的麦湖路及浦东路项目段已建成，京安大道项目段还未建成通行。



项目现状道路情况一览表

路段名称	车道数量	现状宽度 (m)	红线宽度 (m)	道路等级	建设情况
贵安大道	12	80	80	快速路	已建
东纵线	8	—	70	快速路	已部分建成
京安大道	8	—	100	主干路	已部分建成
湖磊路	8	—	52	主干路	已部分建成
数谷大道	8	40	40	主干路	已建
天河潭大道	8	40	40	主干路	已建
西咸路	6	—	44	主干路	已部分建成
麦湖路	6	—	44	主干路	已部分建成
场坝路	4	—	30	次干路	已部分建成
浦东路	4	—	29	次干路	已部分建成

2.2.2 现状道路实况

1.贵安大道

沟通贵阳市-贵安新区-安顺市之间的城际快速干道兼城市快速干道。主辅路结构，双向十二车道，主道双向八车道，辅路双向四车道。是贵安新区现有三纵一横路网中的一横。



2.数谷大道

南北走向的城市主干路，双向八车道，主路两块板结构，是沟通贵安新区中心区与马场科技新城之间的重要道路。



3.京安大道

东西走向的城市主干路，双向八车道，路中有地铁高架桥，是贵安新区“九横十纵”骨架网络规划建设中的“一横”。



4.天河潭大道

东西走向城市主干路，双向八车道，四块板结构，是贵安新区中心区的重要交通干线。



5.麦湖路（部分建成）

南北走向的城市主干路，位于项目左侧，双向六车道，两块板结构，是连通天河潭大道与贵安大道的重要道路。



6.浦东路（部分建成）

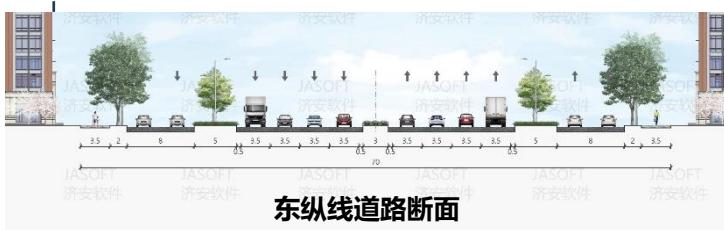
南北走向的城市主干路，位于项目右侧，双向四车道，一块板结构，是连通天河潭大道与贵安大道的重要道路。



2.2.3 道路横断面



贵安大道道路断面



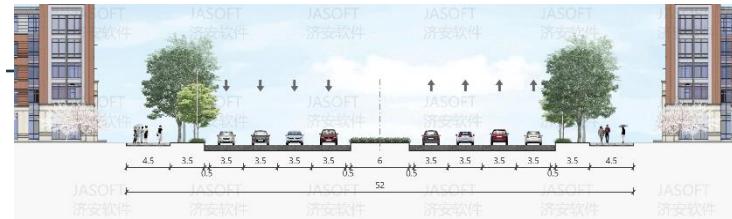
东纵线道路断面



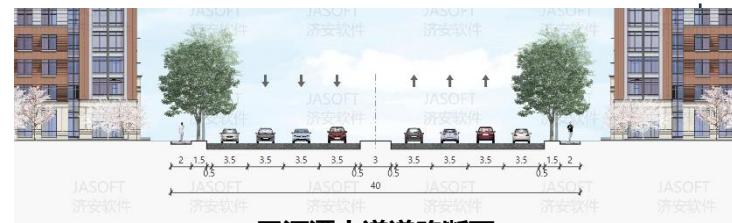
浦东路道路断面



京安大道道路断面



湖磊路道路断面



天河潭大道道路断面



麦湖路道路断面



数谷大道道路断面

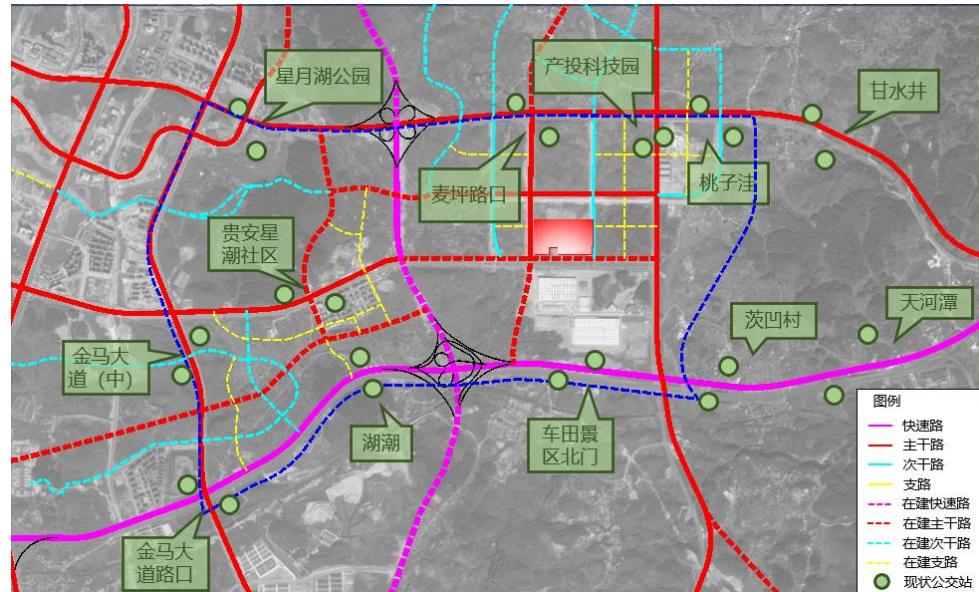
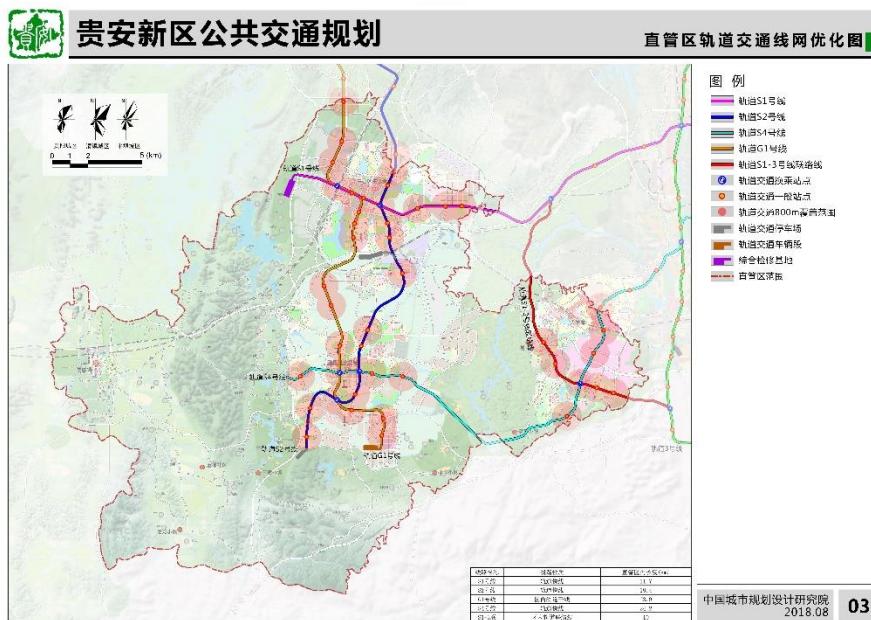
2.4 现状公交

2.4.1 现状公交分析

由于周边项目道路及用地正处于开发阶段，项目周边500m范围内暂无公交设施，评价范围内共有9对公交站点，多集中在研究范围边缘，中部公交站点极少，项目现状公共交通较为不便。

2.4.2 现状轨道交通规划

根据《贵安新区公共交通规划》，轨道交通S1线经京安大道，规划在项目南侧建有“麦湖路站”站点，该线路的建成将在一定程度上分担城市道路交通量，可以相应地提高本项目的交通可达性。



2.5 现状停车

➤项目研究区域内无公共停车场：

临近项目的停车场多位于贵安大道南侧，天河潭景区及车田景区中，现状停车位缺口较大。



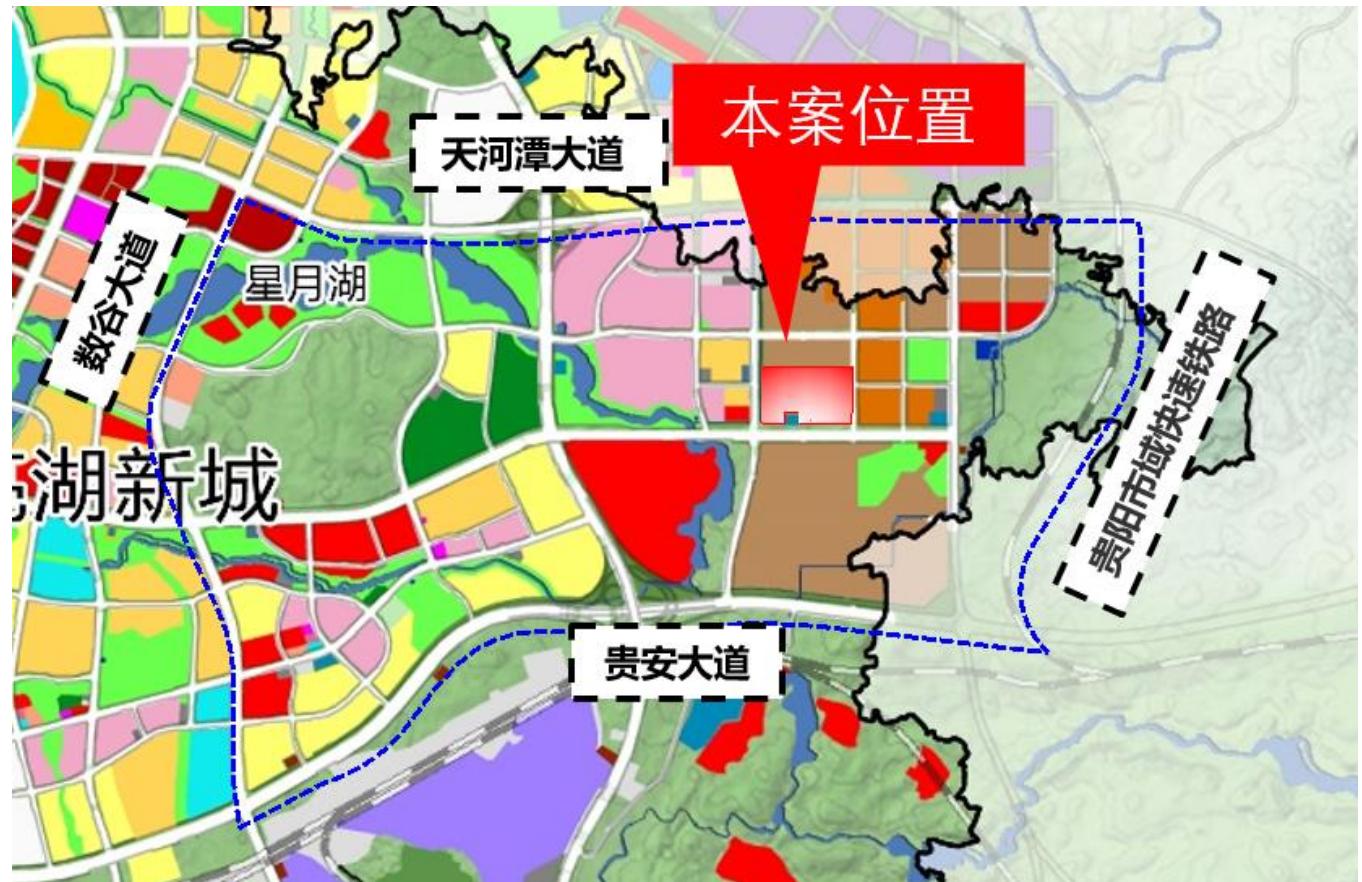


03

道路交通规划及评价

3.1 规划用地

根据《贵安新区直管区土地利用规划图》，项目研究范围内，整个区域东侧以工业用地为主、西侧以绿地及住宅用地为主，中部以商业及学校用地为主。项目地块周围分布主要为工业用地。



3.2 路网规划及评价

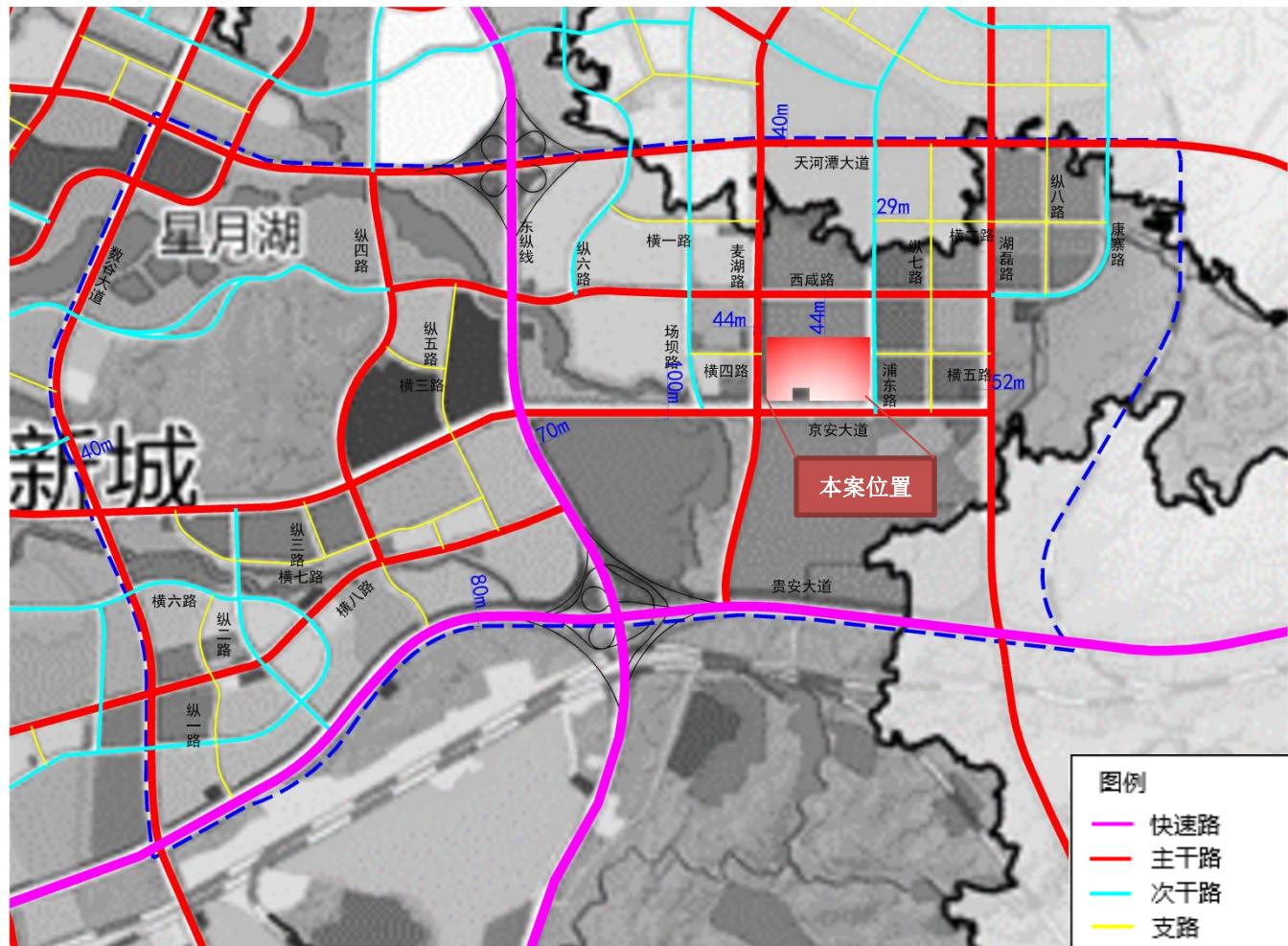
3.2.1 主要道路规划

根据《贵安新区直管区土地利用规划图》，项目研究范围内的主要干路如下：

横线：天河潭大道(40m)、京安大道(100m)、贵安大道(80m)

纵线：数谷大道(40m)、东纵线(70m)、湖磊路(52m)、麦湖路(44m)

项目位于麦湖路和京安大道的交叉口东北角，周边多为主干路与次干路，外部路网整体通行能力较高，条件优越。

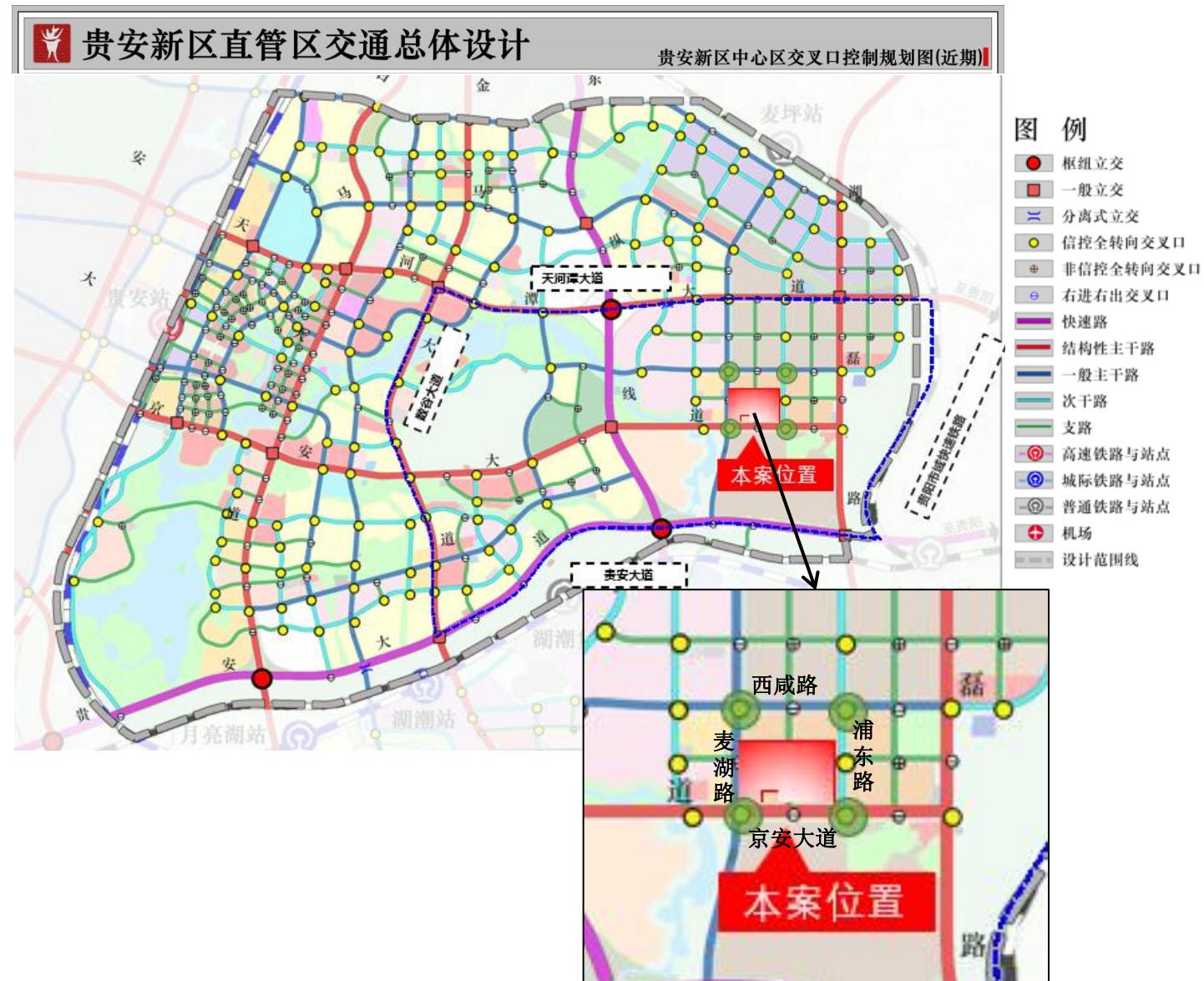


区域规划路网

3.3 规划交叉口及评价

项目南临主干路京安大道，西临主干路麦湖路，东临次干路浦东路。项目未来生成交通量将主要分布在京安大道、西咸路与麦湖路、浦东路相交的交叉口处。

因此，本次评价主要对麦湖路—京安大道交叉口、麦湖路—西咸路交叉口、浦东路—京安大道交叉口、浦东路—西咸路交叉口进行评价。



3.4 规划交叉口组织形式

一、京安大道—麦湖路交叉口

根据与贵安新区住房与城乡建设局的沟通，确认该交叉口规划为全转向、信号灯控制的平面十字交叉口。

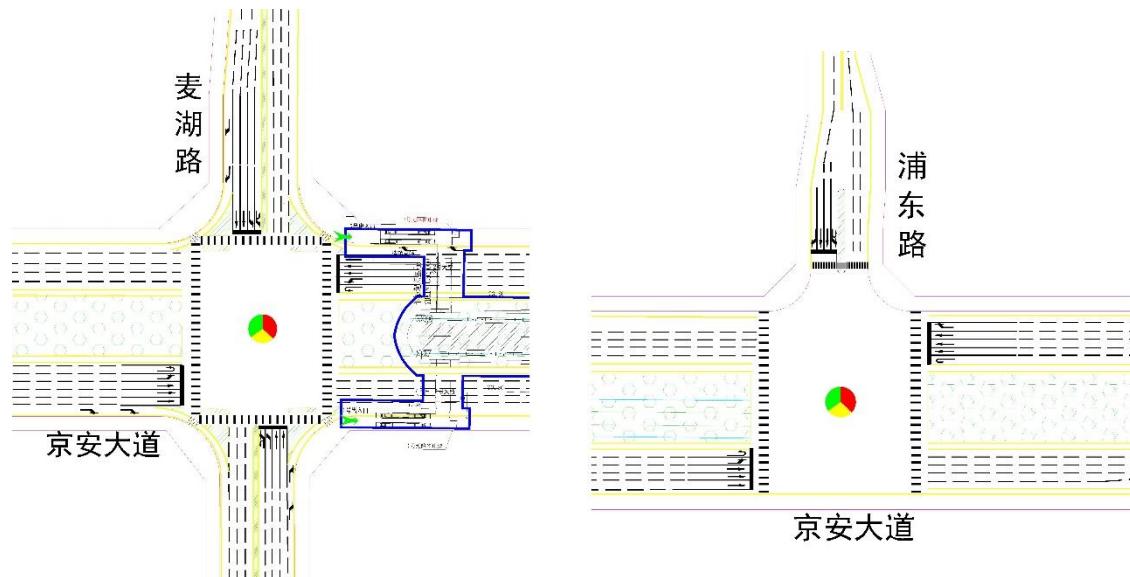
该交叉口现状还未按照规划建成通行，现场情况如照片所示。

二、京安大道—浦东路交叉口

根据与贵安新区住房与城乡建设局的沟通，确认该交叉口规划为全转向、信号灯控制的平面T字型交叉口。

该交叉口现状还未按照规划建成通行，根据再次现场核查，目前浦东路口进行了拓宽，进口方向预留了4条车道，出口方向预留了3条车道，且路口进口方向与出口方向之间设有隔离带，具备设置全转向交叉口的条件。

京安大道—麦湖路交叉口、京安大道—浦东路交叉口渠化如下图所示：



京安大道—麦湖路交叉口现状



京安大道—浦东路交叉口现状



3.5 公共交通规划

本项目临近地铁站—麦湖路站为高架地铁站，根据《贵安新区公共交通规划》中的公交线路规划，研究范围内公共轨道规划及公交快线规划如图所示：



根据《贵安新区公共交通规划》—“直管区中运量中公共交通走廊规划”的公交线路规划，研究范围内公共交通走廊规划如右图



根据《贵安新区公共交通规划》—“直管区公交场站规划图”中的公交线路规划，研究范围内公共交通场站规划如右图

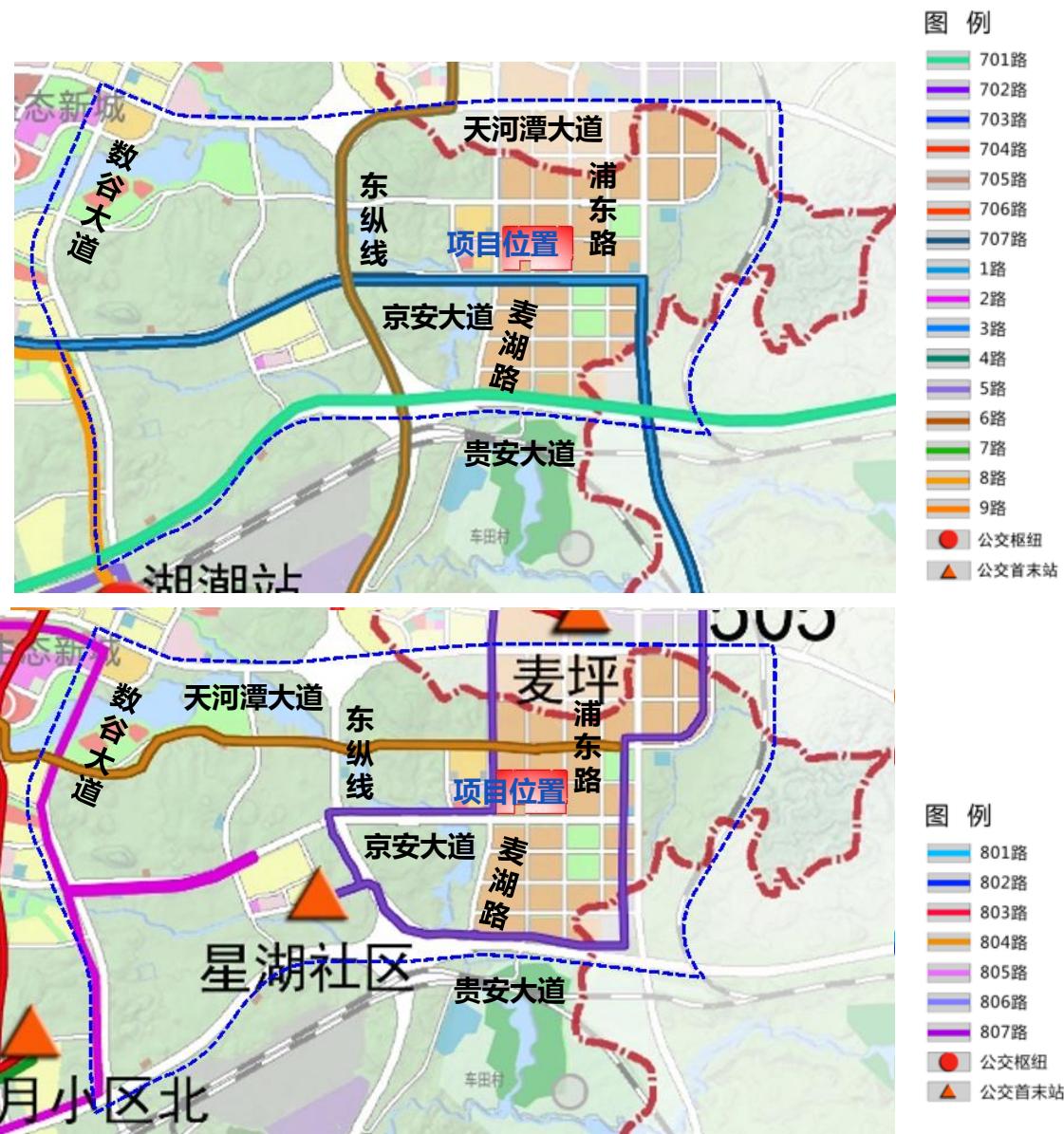


根据《贵安新区公共交通规划》—“近期公交干线规划图”的公交线路规划，研究范围内公共交通干线规划如右图

项目南侧临近的京安大道规划有707路经过，具体站点还未规划。

根据《贵安新区公共交通规划》—“近期公交支线规划图”中的公交线路规划，研究范围内公共交通支线规划如右图

项目西侧临近的麦湖路规划有807路经过，具体站点还未规划。





04

交通需求预测

4.1 路段及交叉口通行能力计算方法

4.1.1 路段通行能力计算方法

根据《城市道路工程设计规范 (CJJ37-2012) (2016版)》中道路通行能力计算的一般规定

1 快速路的路段、分合流区、交织区段及互通式立体交叉的匝道，应分别进行通行能力分析，使其全线服务水平均衡一致。

2 主干路的路段和与主干路、次干路相交的平面交叉口，应进行通行能力和服务水平分析。

3 次干路、支路的路段及其平面交叉口，宜进行通行能力和服务水平分析。

4.3.1 其他等级道路根据交通流特性和交通管理方式，可分为路段、信号交叉口、无信号交叉口等，应分别采用相应的通行能力和服务水平

4.3.2 其他等级道路路段一条车道的基本通行能力和设计通行能力应符合表4.3.2的规定。

表4.3.2 其他等级道路路段一条车道可能通行能力

设计速度 (km/h)	60	50	40	30	20
基本通行能力 (pcu/h)	1800	1700	1650	1600	1400
设计通行能力 (pcu/h)	1400	1350	1300	1300	1100

4.3.3 信号交叉口服务水平分级应符合表4.3.3的规定，新建道路应按三级服务水平设计

表4.3.3 信号交叉口服务水平分级

指标	服务水平	一级	二级	三级	四级
控制延误 (s/vch)	<30	30~50	50~60	>60	
负荷度V/C	<0.6	0.6~0.8	0.8~0.9	>0.9	
排队长度 (m)	<30	30~80	80~100	>100	

4.3.4 无信号交叉口分为次要道路停车让行、全部道路停车让行和环形交叉口三种形式。次要道路停车让行交叉口通行能力应保证次要道路上车辆可利用的穿越空档能满足次要道路上交通需求。

4.2 服务水平评价标准

4.2.1 信号交叉口机动车服务水平：

根据《建设项目交通影响评价技术标准》(2010年9月)的相关规定，信号交叉口的机动车服务水平确定，应符合表4-3的规定。当交叉口的现状的饱和度大于0.85，必须计算延误指标；当延误不饱和度对应的服务水平不一致时，则应以延误对应的服务水平为准。计算规划年交叉口服务水平时，信号周期的时长不得大于150s。

表4-3 信号交叉口机动车服务水平

服务水平	交叉口饱和度S	每车信控延误T (s)
A	$S \leq 0.25$	$T \leq 10$
B	$0.25 < S \leq 0.50$	$10 < T \leq 20$
C	$0.50 < S \leq 0.70$	$20 < T \leq 35$
D	$0.70 < S \leq 0.85$	$35 < T \leq 55$
E	$0.85 < S \leq 0.95$	$55 < T \leq 80$
F	$0.95 < S$	$80 < T$

4.2.2 各类长路段机动车服务水平应按照表4-4的规定确定。

表4-4 各类长路段机动车服务水平

服务水平	高速公路和快速路基本路段	一级公路路段	二、三、四级公路路段
	密度值 [pcu/(km·车道)]	延误率 (%)	
一级	≤ 7	≤ 7	≤ 30
二级	≤ 18	≤ 15	≤ 60
三级	≤ 25	≤ 20	≤ 80
四级	≤ 45	≤ 40	> 100

4.3 交通生成量预测

交通生成包括两部分，项目交通预测和非项目交通预测。项目交通预测包括出行产生和出行吸引。出行产生是指建设项目本身产生的交通量，出行吸引是指该建设项目所吸引的外来交通量。

根据《建设项目交通影响评价技术标准》国内不同类别建设项目出行率参考表进行计算。

表4-5 国内不同类别建设项目出行率参考表

大类		中类		高峰小时出行率参考值	出行率单位	
名称	代码	名称	代码			
住宅	T01	宿舍	T011	4-10	人次/百m ² 建筑面积	
		保障型住宅	T012	0.8-2.5	人次/户	
		普通住宅	T013	0.8-2.5		
		高级公寓	T014	0.5-2.0		
		别墅	T015	0.5-2.5		
商业	T02	专营店	T021	5-20	人次/百m ² 建筑面积	
		综合型商业	T022	5-25		
		市场	T023	3-25		
办公	T04	行政办公	T041	1.0-2.5	人次/百m ² 建筑面积	
		科研与企事业单位办公	T042	1.5-3.5		
		商务写字楼	T043	2.0-5.5		
工业	T09	物流、仓储	T091	依据调查数据或者相关项指标		
		其他工业	T092			

项目地块总用地面积217304.5m²，总建筑面积141671.23m²，其中计容面积200489.02m²，不计容面积3995.61m²。

根据项目设计方案，项目涉及员工共计1000人（包括工人及行政办公人员），考虑到外来交流人员，**项目高峰小时人行出行量乘以系数1.5，即项目高峰小时人行出行量为1500人次/小时，其中从业人员1000人次/小时，来访人员500人次/小时。**

4.4 交通分配预测

项目人行出行方式含步行、私人机动车辆、公共交通、非机动车（自行车、摩托车）等、项目地块影响区域的交通方式划分，主要参考《贵安新区公共交通规划》，再结合业主提供的相关数据，以此为基础充分考虑项目功能定位，所处的区域位置、建筑性质及周边公交资源。预测分析得到各种出行方式所占比例，如表4-7所示。

项目为工业厂房，内部设置员工宿舍，根据业主提供资料最多可容纳500个员工要住在厂区，园区总人数约1000人。根据《贵安新区公共交通规划》，项目南侧京安大道规划有地铁S1线通过，且有公交线路经过，届时，地铁及公交出行较便利。物流货车按厂房建筑方量的实际配设货车停车位个数的30%作为高峰小时货车量计算；

表4-6 目标年人员出行方式构成表（%）

人员	公交	轨道	出租车	小汽车	非机动车	步行	合计
从业人员	20	10	6	24	17	23	100
来访人员	23	18	14	26	11	8	100

表4-7 机动车交通量换算表

出行方式	人次/车	换算成标准车系数
公交车	60	2
物流挂车	--	3
出租车	1.5	1
小汽车	1.5	1
非机动车	1.0	0.5

表4-8 高峰小时交通出行标准机动车辆（除货车）

出行方式	公交	轨道	出租车	小汽车	非机动车	步行	合计
从业人员	200	100	60	240	170	230	1000
来访人员	115	90	70	130	55	40	500
合计	315	190	130	370	225	280	1500
换算成标准机动车辆 (pcu/h)	11	--	87	247	113	--	--
						合计 (pcu/h)	458

项目共配设有32个大货车停车位，实际货车高峰小时出行量按总大货车停车位的30%取值，即高峰小时大货车出行量为10辆，折算成标准机动车数为30pcu/h。

因此，项目高峰小时标准机动车交通量为488pcu/h，其中公交车11pcu/h，货运车辆30pcu/h。

4.5 项目周边主要道路及交叉口饱和度评价

1. 项目对周边道路的影响评价

本项目的道路等级的服务水平采用表4-9中的标准

表4-9 道路服务水平分级表

背景交通服务水平	项目新生成交通加入后的服务水平
A	≤0.4
B	(0.4, 0.6]
C	(0.6, 0.75]
D	(0.75, 0.85]
E	(0.85, 1)
F	≥1

表4-10 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	
B	D、E、F
C	
D	E、F
E	F
F	F

项目新生成交通加入后的服务水平降至表中所示服务水平，说明该项目对交通产生显著影响，否则即可判定该项目对周边交通影响较小。

表4-11 现状道路饱和度表

道路名称	方向	通行能力 pcu/h	现状流量 pcu/h	饱和度	服务水平
天河潭大道	东-西	4022	1255	0.31	A
	西-东	4022	1145	0.28	A
数谷大道	南-北	4050	1436	0.35	A
	北-南	4050	1523	0.38	A
贵安大道	东-西	4628	1517	0.33	A
	西-东	4628	1722	0.37	A
东纵线	南-北	4500		在建	
	北-南	4500			
京安大道	东-西	4256	421	0.10	A
	西-东	4256	325	0.08	A
湖磊路	南-北	3458	327	0.10	A
	北-南	3458	288	0.08	A
麦湖路	南-北	2705	98	0.04	A
	北-南	2705	62	0.02	A
西咸路	东-西	2855	143	0.05	A
	西-东	2855	125	0.04	A
浦东路	南-北	2272	81	0.04	A
	北-南	2272	67	0.03	A
场坝路	东-西	2369	54	0.02	A
	西-东	2369	32	0.01	A

由上表可以看出，由于项目处于待开发区域，周边还处于正在开发阶段，整体车流量较小，周边已建成的道路主要有天河潭大道、数谷大道，其他主要道路网大多处于建设中，较多道路只形成部分，还未完全建成通行。

表4-12 叠加项目交通量后道路饱和度表

道路名称	背景流量 pcu/h	本项目分配 流量 pcu/h	其他项目分 配流量 pcu/h	目标年流量 pcu/h	通行能力 pcu/h	饱和度 voc	背景服务水 平 los	叠加流量后 服务水平 los	项目分配流量 占通行能力的 比例
天河潭大道	2952	100	100	3150	8044	0.39	A	A	1.24%
数谷大道	3639	99	88	3825	8100	0.47	B	B	1.22%
贵安大道	3984	73	104	4160	9256	0.45	B	B	0.79%
东纵线	1742	98	140	1979	9000	0.22	A	A	1.09%
京安大道	2200	197	132	2527	8512	0.30	A	A	2.31%
湖磊路	1365	49	109	1523	6916	0.22	A	A	0.71%
麦湖路	1074	293	86	1453	5410	0.27	A	A	5.42%
西咸路	1019	195	93	1307	5710	0.23	A	A	3.42%
浦东路	676	195	77	948	4544	0.21	A	A	4.29%
场坝路	708	20	80	808	4738	0.17	A	A	0.42%

由上表可知，项目对临近的麦湖路及浦东路影响最大，为5.42%及4.29%，这是由于项目机动车出入口分别开设在这两条道路上，影响程度可接受；项目建设对周边其他道路运行情况存在一定的影响，但影响程度均不明显，项目分配流量占通行能力的比例均在4%以内，项目周边道路通行情况较好。

本次利用TransCAD软件，对项目产生的交通量进行分配，预测出规划年项目研究区域内路网的运行情况；由下图可知，在叠加项目流量后，整个研究区域的大部分道路饱和度都在0.5以下，仅有两条路段饱和度在0.5以上，路网整体运行情况较好。

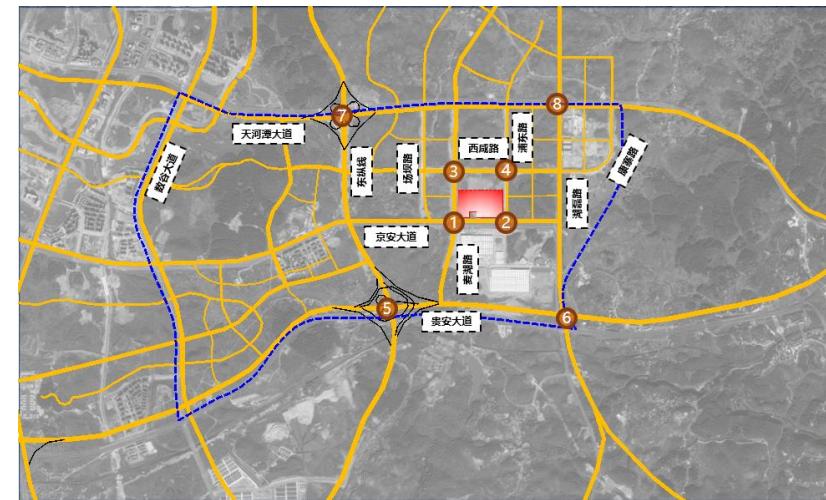
预测交通分配结果（路网流量及饱和度）



4.5 项目周边主要道路及交叉口饱和度评价

表4-13 研究范围内主要交叉口现状高峰小时背景饱和度

编号	交叉口名称	交叉口形式	有无信号灯	进口方向	高峰小时饱和度	高峰交通量 (pcu/h)	交叉口通行能力 (pcu/h)	服务水平
1	京安大道—麦湖路交叉口	平面十字交叉口			在建			
2	京安大道—浦东路交叉口	平面T字交叉口			在建			
3	麦湖路—西咸路交叉口	平面十字交叉口			已建、无信灯，渠化不完整，车流量很少			
4	浦东路—西咸路交叉口	平面十字交叉口			已建、无信灯，渠化不完整，车流量很少			
5	贵安大道—东纵线交叉口	互通立交			在建			
6	湖磊路—贵安大道交叉口	菱形立交			在建			
7	天河潭大道—东纵线交叉口	互通立交			在建			
8	湖磊路—天河潭大道交叉口	菱形立交	有	--	0.26	3115	12000	A



项目交通影响范围内涉及的主要交叉口有8个，由上表可知周边道路及地块大多还处在建或未建的状态，周边交通量较少，已建成的交叉口通行情况现状普遍较好。

表4-14 目标年限叠加项目交通后周边主要交叉口高峰小时饱和度

编号	交叉口名称	交叉口形式	有无信号灯	目标年背景交通量 (pcu/h)	交叉口通行能力 (pcu/h)	高峰小时饱和度	服务水平	项目分配交通量 (pcu/h)	叠加项目后高峰小时交通量 (pcu/h)	叠加项目后高峰小时饱和度	叠加项目后服务水平	明显性判断
1	京安大道—麦湖路交叉口	平面十字交叉口	有	2850	8000	0.36	B	198	3048	0.38	B	不明显
2	京安大道—浦东路交叉口	平面丁字交叉口	有	2200	5500	0.4	B	108	2708	0.34	B	不明显
3	麦湖路—西咸路交叉口	平面十字交叉口	有	1980	6000	0.33	B	121	2101	0.35	B	不明显
4	浦东路—西咸路交叉口	平面十字交叉口	有	1800	6000	0.3	B	88	1888	0.31	B	不明显
5	贵安大道—东纵线交叉口	互通立交	无	3980	12000	0.33	B	198	4178	0.35	B	不明显
6	湖磊路—贵安大道交叉口	菱形立交	有	3100	10000	0.31	B	108	3208	0.32	B	不明显
7	天河潭大道—东纵线交叉口	互通立交	无	3700	12000	0.31	B	121	3821	0.32	B	不明显
8	湖磊路—天河潭大道交叉口	菱形立交	有	3200	10000	0.32	B	88	3288	0.33	B	不明显

由上表可知，项目建设对周边交叉口运行情况存在一定的影响，但影响程度均不明显，项目周边交叉口通行情况较好。

05

交通组织评价及改善措施

5.1 项目周边道路改善建议

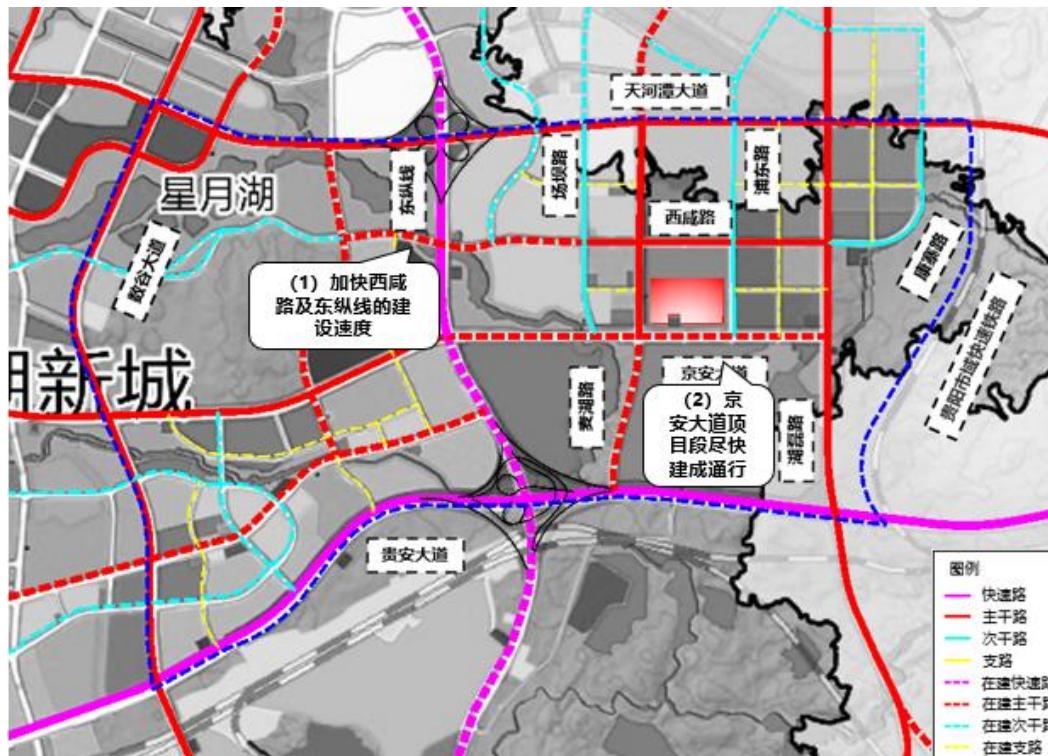
经现场踏勘，项目周边处于待开发阶段，**周边市政道路通道大多尚未建造完成**，现状京安大道项目段还未建成通行。为保证项目建成后的交通出行，**对周边道路网提出以下改善建议：**

1.与项目同步建设京安大道。

研究范围内京安大道有大部分路段因建设轨道交通S1号线，进行封闭施工，不能正常通行，规划为双向8车道的车道数设置，为保证项目建成后的正常交通出行，**建议京安大道与项目同步建设，尽快通行。**

2.加快西咸路及东纵线的建设速度。

现状西咸路及麦湖路还有部分路段正在建设中，建议加快这些路的建设速度。



5.2 项目出入口评价

项目共开设有两个机动车出入口，分别是位于麦湖路的小汽车出入口及位于浦东路的大货车出入口；另开设有两个人行出入口，其中，位于京安大道的次要人行出入口可兼作消防出入口使用。

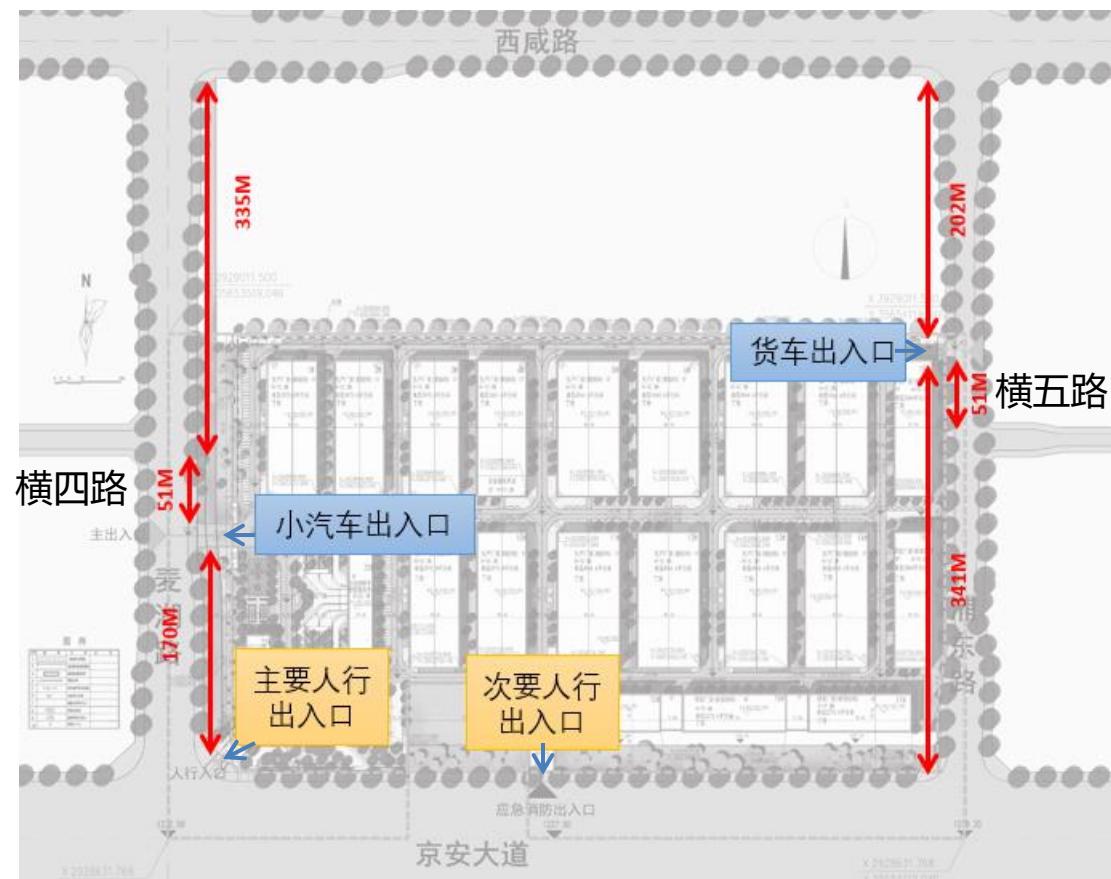
表5-1 项目开口功能

主要功能	宽度	位置	转弯半径
小汽车出入口	17m	麦湖路	12m
货车出入口	8m	浦东路	12m
主要人行出入口	20m	京安大道与麦湖路交叉口	—
次要人行出入口、消防出入口	8m	京安大道	—

根据《贵安新区直管区城市规划管理技术规定（试行）》第五十七条（六）机动车停车场出入口开在市政道路上，距市政道路交叉口的距离应当满足主干路不小于80米、次干路不小于70米的规定。

小汽车出入口、货车出入口与交叉口的距离分别为170m、341m，如右图所示，均满足规范要求。

- 小汽车出入口距离横四路路口约51m，为降低影响，建议“右进右出”组织交通，麦湖路设置的中央隔离带保留；
- 货车出入口距离横五路路口约51m，为降低影响，建议浦东路增设隔离护栏，“右进右出”组织交通。



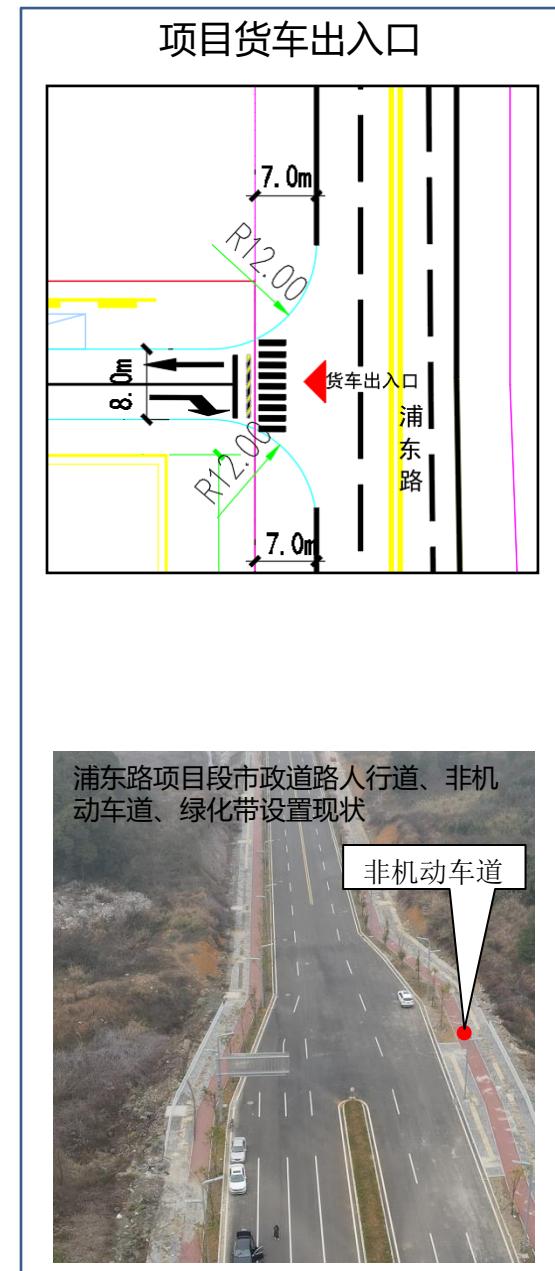
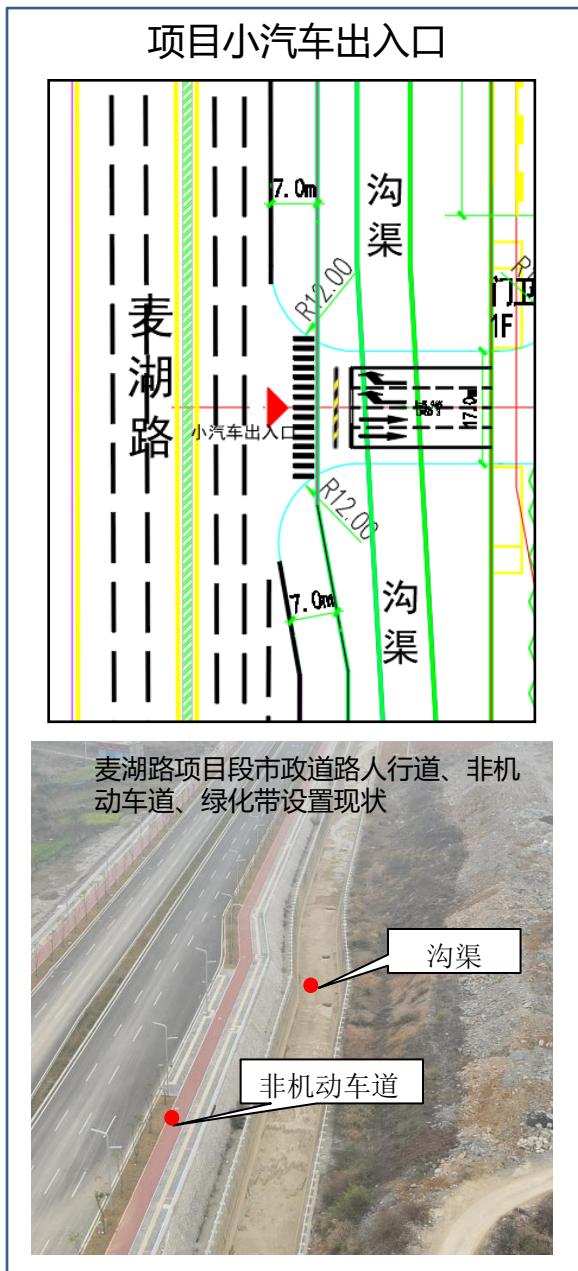
根据《贵安新区直管区城市规划管理技术规定（试行）》第五十七条机动车出入口净宽度不得小于7m。

小汽车出入口、货车出入口的设计宽度均满足规范要求。

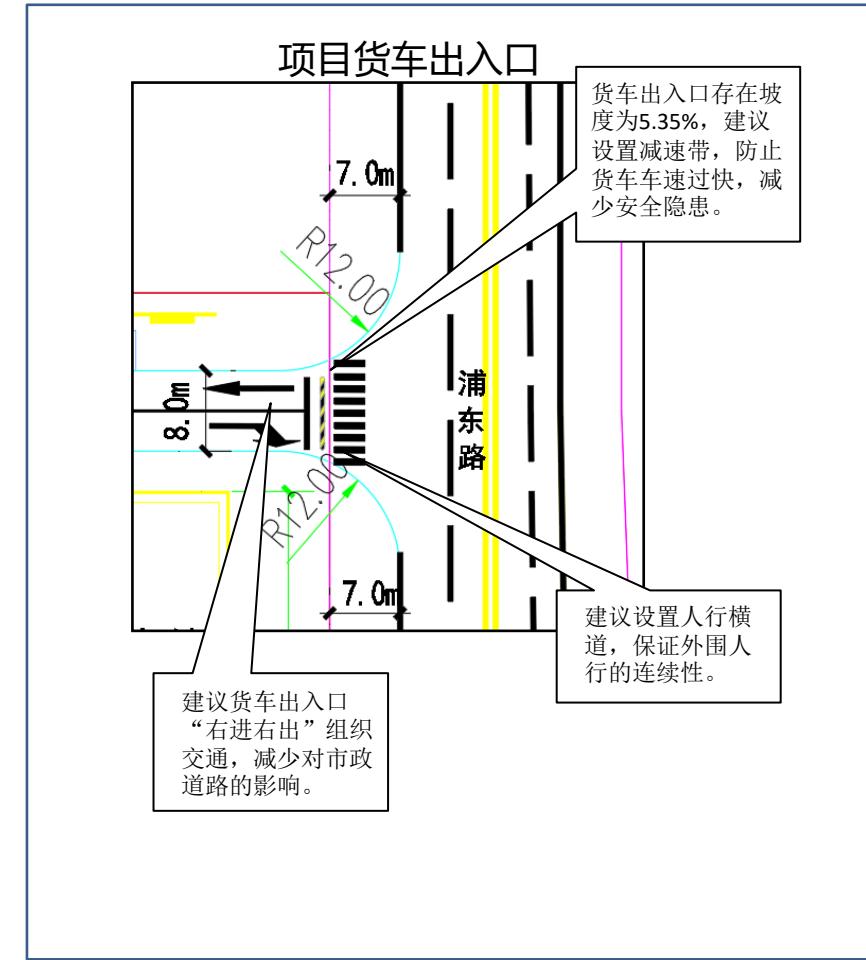
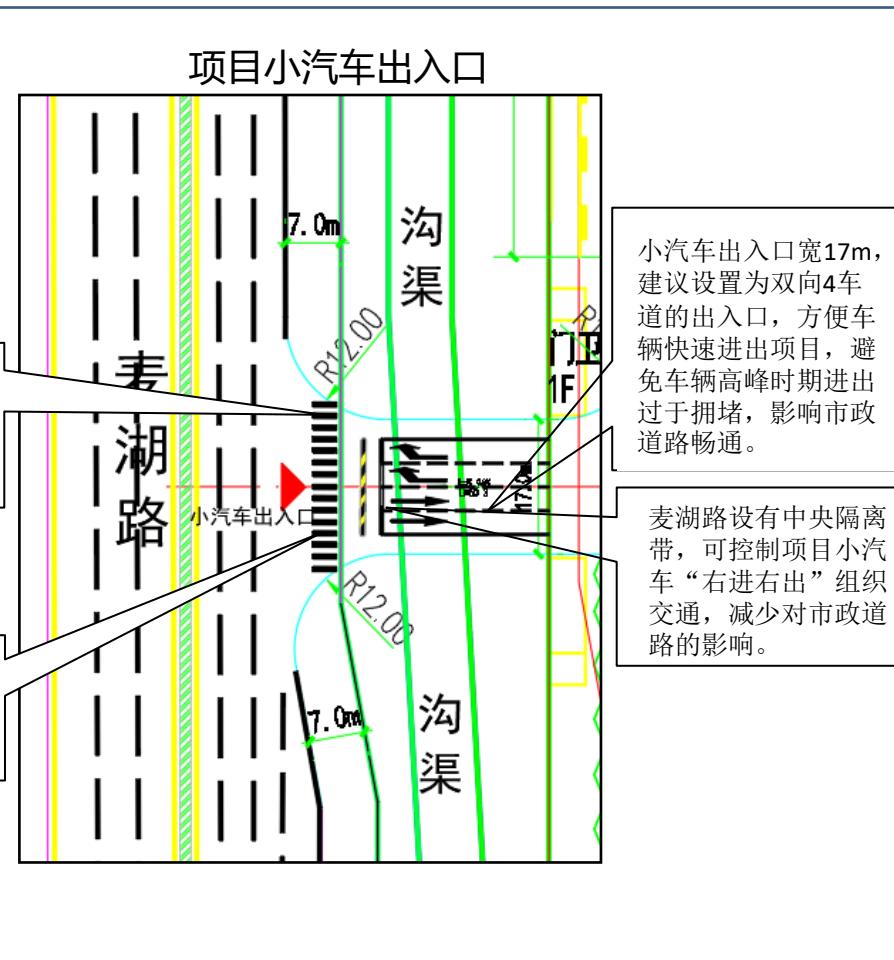
5.2.1 项目机动车出入口设置

项目小汽车出入口位于东侧麦湖路，由于麦湖路与项目地块之间有一条沟渠相隔，且现状麦湖路设置的人行道、绿化带、非机动车道一共宽7m，因此不建议结合道路交叉口渠化对小汽车出入口进行展宽，以免影响道路的人行道、绿化带、非机动车道的设置。

项目货车出入口位于西侧浦东路，现状浦东路设置的人行道、绿化带、非机动车道一共宽7m，为保证人行道、绿化带、非机动车道到的正常设置，不建议对出入口进行展宽。

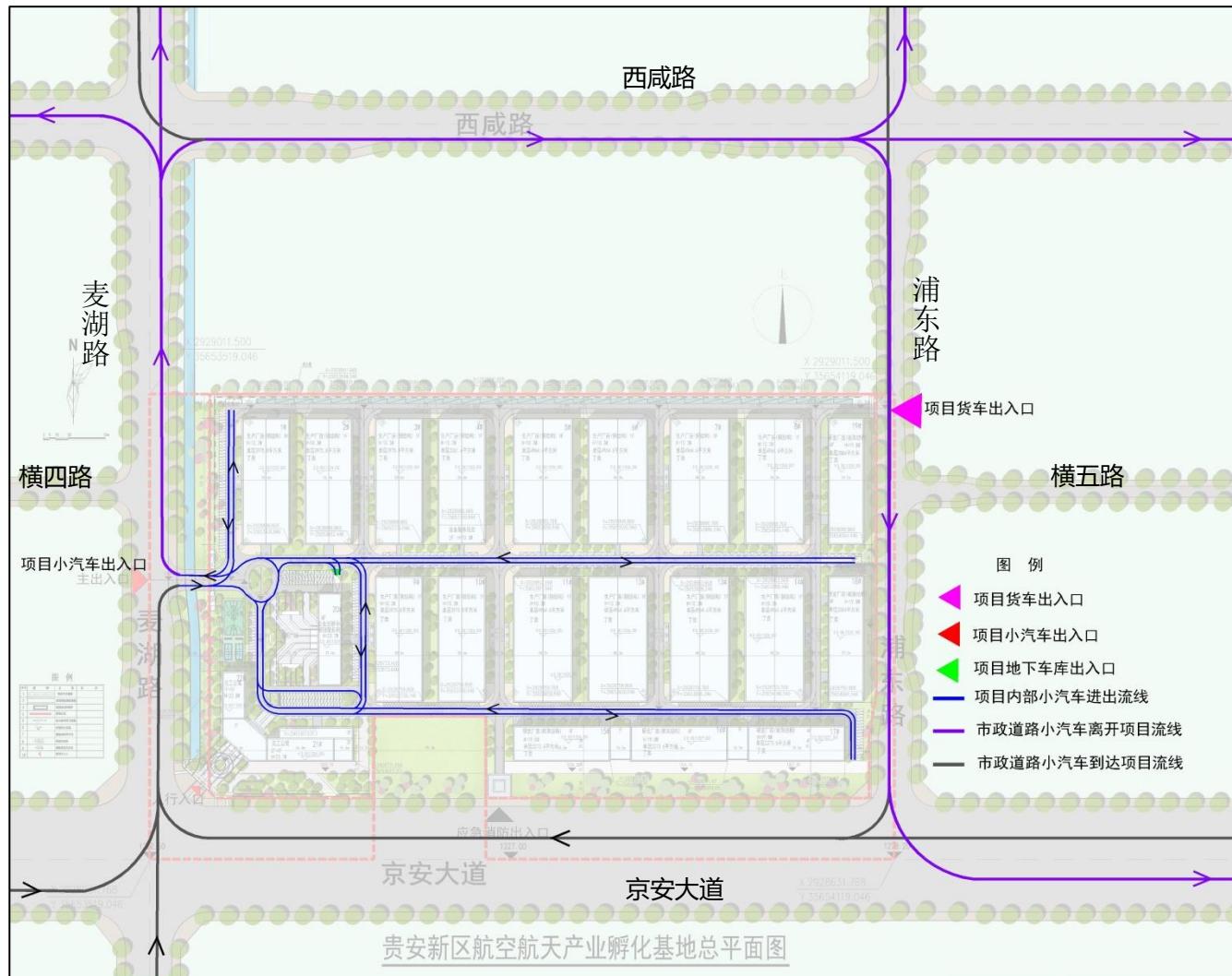


5.2.2 项目机动车出入口改善措施建议



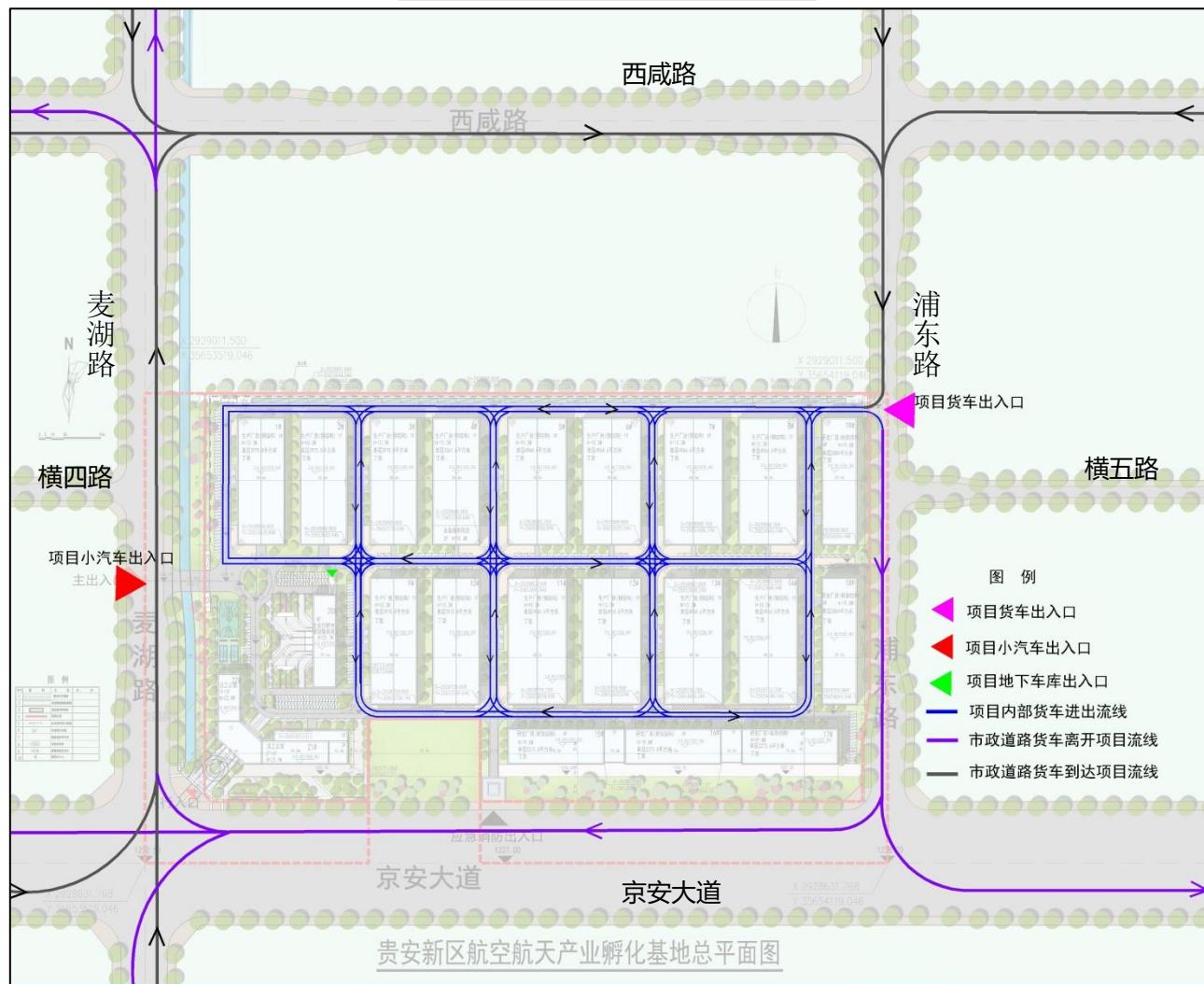
5.3 进出项目交通流线

项目小汽车进出交通组织流线



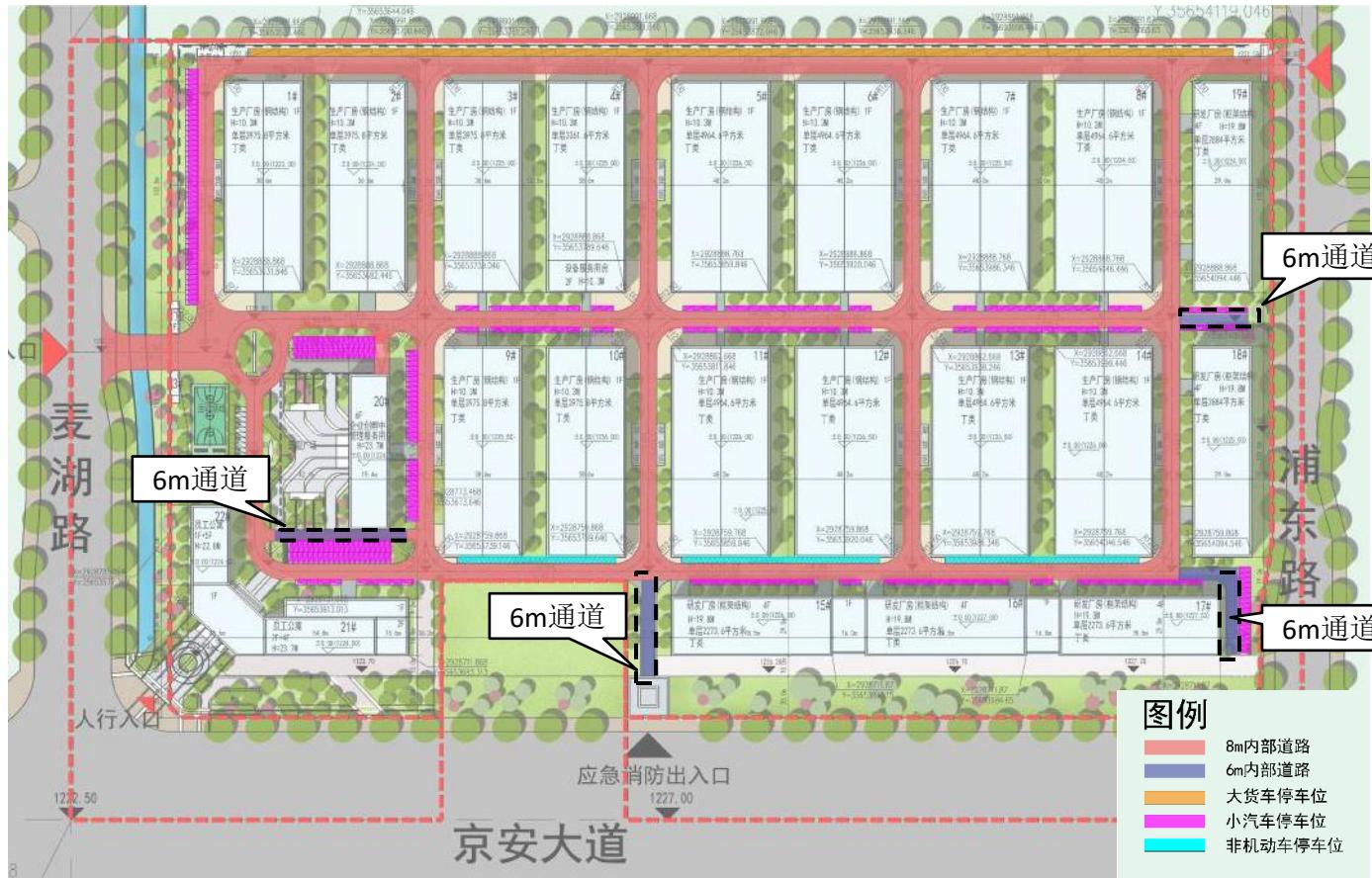
5.3 进出项目交通流线

项目货运车辆进出交通组织流线

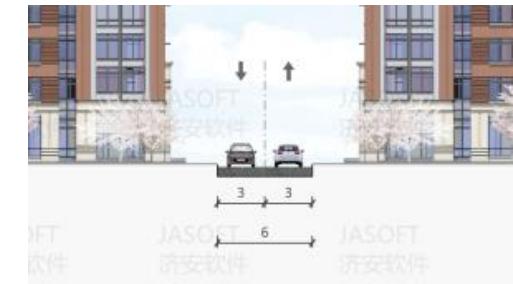


5.4 项目内部道路评价及改善措施

5.4.1 项目道路规划



项目地块内部道路采用8m、6m两种等级道路组成，项目内部主要道路为8m，部分小汽车地面停车的通道为6m，大货车及少部分员工可通过8m的内部道路进出项目，能满足通行需求，道路设置较为合理。





图例

- 8m内部道路
- 6m内部道路
- 大货车停车位
- 小汽车停车位
- 非机动车停车位

本项目地块与中航发厂区间距不足1公里，货运压力较小，且主要生产精密配件，中小型货车就能满足货运需求。

因此，园区内货车最大按总长10-12米中大型货车考虑，园区内无挂车，无大件货运。

根据《车库建筑设计规范 JGJ100-2015》4.1.3

表 4.1.3 机动车最小转弯半径

车型	最小转弯半径 r_1 (m)
微型车	4.50
小型车	6.00
轻型车	6.00~7.20
中型车	7.20~9.00
大型车	9.00~10.50

及各类汽车最小转弯半径：

中型车8.00~12.00m

大型消防车12.00m

铰接车10.50~12.50m

登高消防车12.00m

普通消防车9.00m

一些特种消防车辆16.00~20.00m

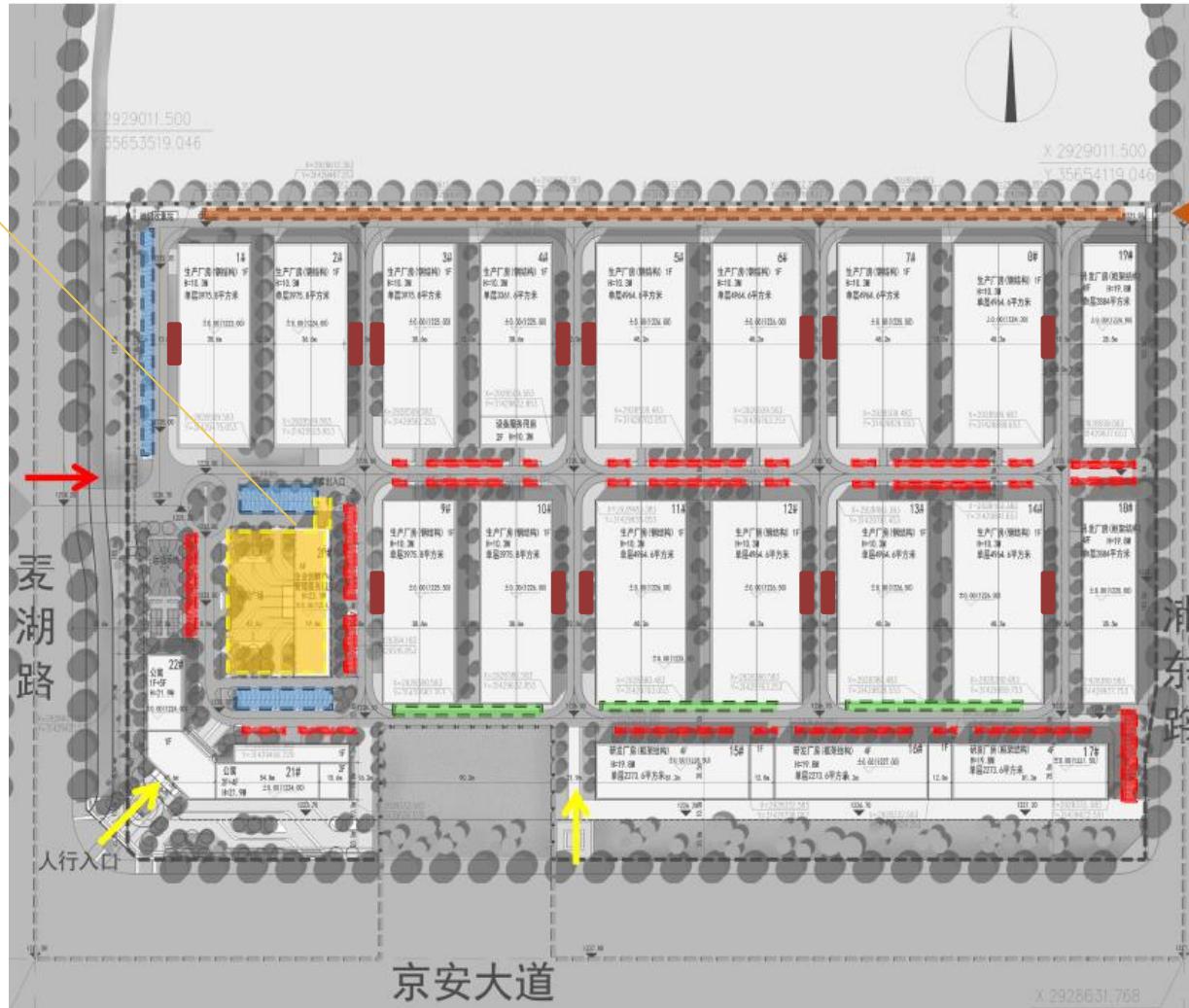
项目地块内部道路转弯半径均为12m，满足中型、大型货车转弯需求及车库设计规范。

5.5 项目停车设施评价及改善建议

5.5.1 规划方案停车位情况：

本项目规划设置了一个地下停车库，项目共规划机动车停车位共477个，其中地下停车位90个，地面停车位387个，其中充电停车位按总停车位的20%配建。项目共设置大型货车停车位32个位于项目地块北侧，均设于地面。

**地下
车库，
90个
停车位**



5.5 项目停车设施评价及改善建议

5.5.2 项目小汽车停车位计算数量

项目地块规划设计条件通知书要求按照《贵安新区城市规划技术管理办法（试行）》核实项目配建停车位数量，配建指标见下表：

表5-2 停车泊位指标表

编号	建筑类型	机动车位指标	自行车指标
1	工业厂房	0.3车位/100平方米建筑面积	3车位/100平方米建筑面积
2	工业办公楼	0.6车位/100平方米建筑面积	6车位/100平方米建筑面积
备注：			
(4) 本表车位以小汽车为标准单位，大型车按两个小汽车位进行折算			

根据规划设计条件通知书要求车位计算结果：

表5-3 项目配建停车泊位计算表

编号	建筑类型	规模 (m ²)	所需机动车停车位	所需自行车停车位
1	生产厂房、设备用房	64033.2	192	1920
2	研发厂房	52389.2	157	1572
3	配套服务用房	21243.62	128	1275
总计		477个	4767个	
设计车位		小汽车445个 大货车32个 折算后509个	500个	

根据规划设计条件通知书要求，按《贵安新区城市规划技术管理办法（试行）》所计算出项目需配建机动车停车位477个，非机动车停车位4767个；项目设计配建小汽车停车位445个，大型货车停车位32个，折算后共509个机动车停车位，500个自行车停车位。

方案比需配建机动车停车位多32个，设计方案机动车停车位配建数满足规范要求；非机动车停车位不满足规范要求。

但是根据预测项目实际预计非机动车停车位需求约为255个，因此，设计车位数量远大于需求。

表5-4 2017年9月停车设施规划设计导则机非车位配建指标表

编号	建筑类型	机动车位指标	自行车指标
1	工业仓储、厂房	0.3车位/100平方米建筑面积	5车位/100平方米建筑面积
2	工业办公楼	0.7车位/100平方米建筑面积	2车位/100平方米建筑面积
根据《贵安新区直管区停车设施及充电设施建设专项计划》—“直管区停车分布图”，本项目属于三类区。			

2017年9月停车设施规划设计导则机非车位配建指标表

大类	种类	小类	单位	一类区上限	一类区下限	二类区下限	三类区下限	非机动车下限
工业	办公楼		车位/100m ² 建筑面积	0.7	0.5	0.6	0.7	2
	仓储、厂房		车位/100m ² 建筑面积	0.4	0.3	0.3	0.3	5
	综合性物流园区		车位/100m ² 建筑面积	1.1	0.9	1	1.1	1



《贵安新区直管区停车设施及充电设施建设专项计划》—“直管区停车分布图”

根据《2017年9月停车设施规划设计导则机非车位配建指标表》车位计算结果：

表5-5项目配建停车泊位计算表

编号	建筑类型	规模 (m ²)	所需机动车停车位	所需自行车停车位
1	生产厂房、设备用房	64033.2	192	3202
2	研发厂房	52389.2	157	2619
3	配套服务用房	21243.62	149	425
总计			498个	6246个
设计车位			小汽车445个 大货车32个 折算后509个	500个

根据《2017年9月停车设施规划设计导则机非车位配建指标表》所计算出项目需配建机动车停车位498个，非机动车停车位6246个；项目设计配建小汽车停车位445个，大型货车停车位32个，折算后共509个机动车停车位，500个自行车停车位。

方案按照大货车车位折算后配建停车位为509，设计方案机动车停车位配建数满足规范要求；非机动车停车位不满足规范要求。

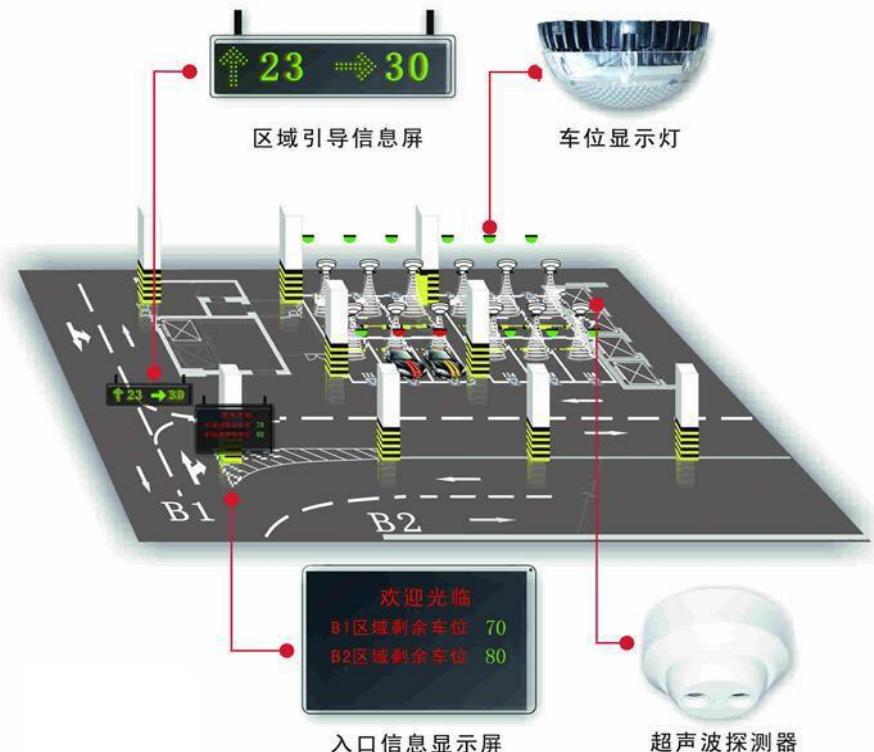
但是由于项目实际预计非机动车停车位需求约为255个，因此，设计非机动车位数量500个远大于需求。

综上，项目实际设置的机动车满足规划设计条件通知书要求及《2017年9月停车设施规划设计导则机非车位配建指标表》，非机动车位则不满足上述规范要求，但满足实际需求。

5.5 项目停车设施评价及改善建议

具体措施：

- 不停车出入子系统
- 车库内部车位和路径诱导子系统
- 远程缴费子系统
- 自动反向寻车子系统



5.5.3 项目停车设施评价及改善建议

根据《贵安新区城市规划技术管理办法（试行）》计算该项目停车位需求量结合项目停车位配建情况，提出以下建议：

(1) 建议在地下停车库入口处设置明显的停车库诱导系统标志、寻向指示标志和完善的内部交通标志标线，按报告建议的地下车库交通组织流线设置停车库内部车辆行驶指示流线，以避免内部车辆路线冲突所产生的安全隐患。

(2) 在各车库入口处设置停车位诱导系统。根据实际情况，**建议项目地下车库出入口处门禁系统距离车库外道路不得小于15米，尽量达到20米**，门禁处设置智能电子显示屏。

(3) 为保障车辆出入顺畅，较大程度的降低项目对周边道路的影响，建议同步建立智能停车场管理系统，具体措施如下：

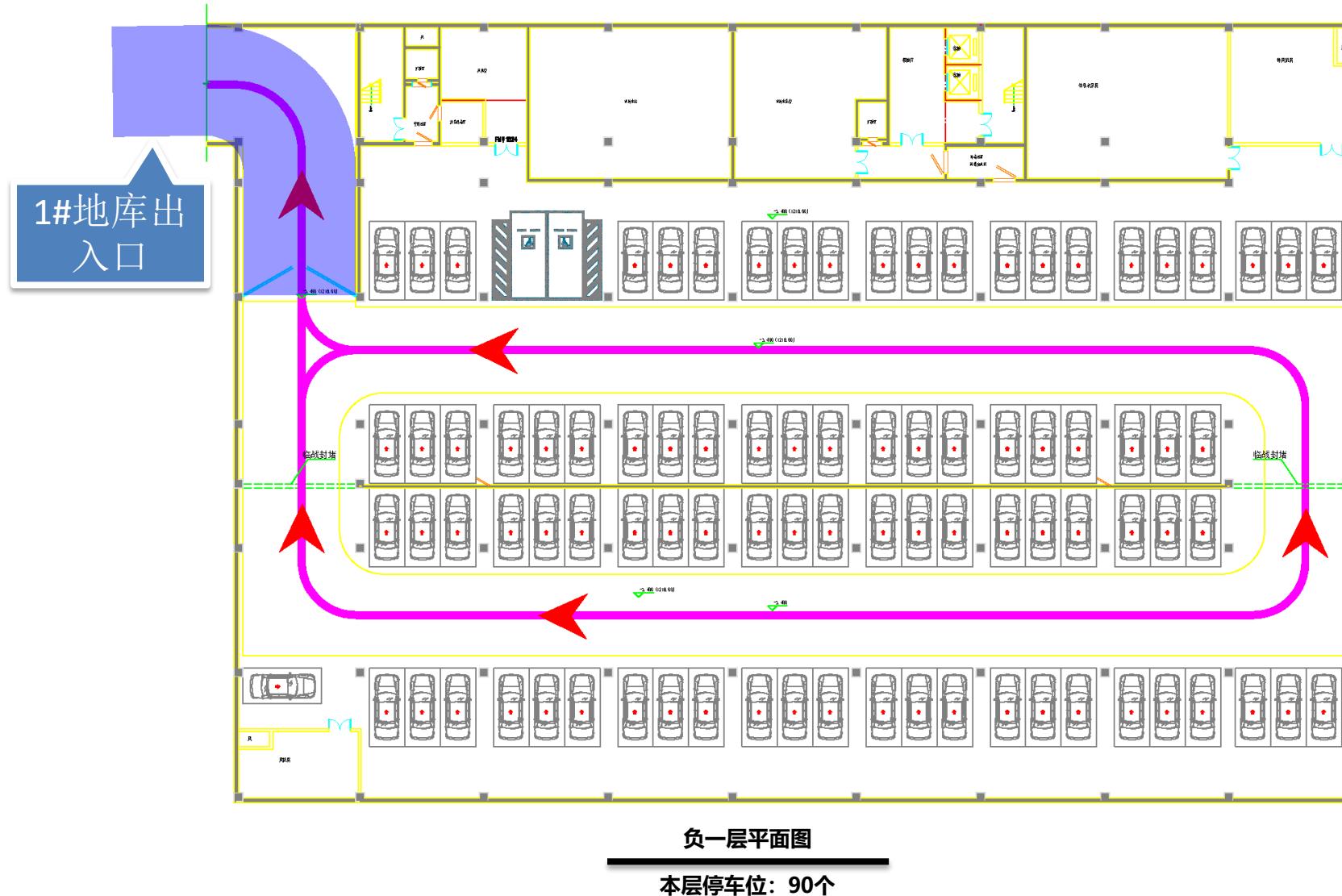


车库门禁系统示意图



停车诱导标志、标线示意图

5.5.4 地下车库交通流线



5.6 项目外部交通流线

项目外部交通组织

项目外部区域交通组织（进入项目）

项目近期外部路网大多正在建设，项目南侧京安大道还不能通行，项目建成使用后预计京安大道及部分主干路已建成投入使用，项目机动车主要通过各主干路到达、离开项目。

到达项目交通组织建议方案如下：

贵阳方向—湖磊路—西咸路、京安大道—浦东路、麦湖路—项目入口

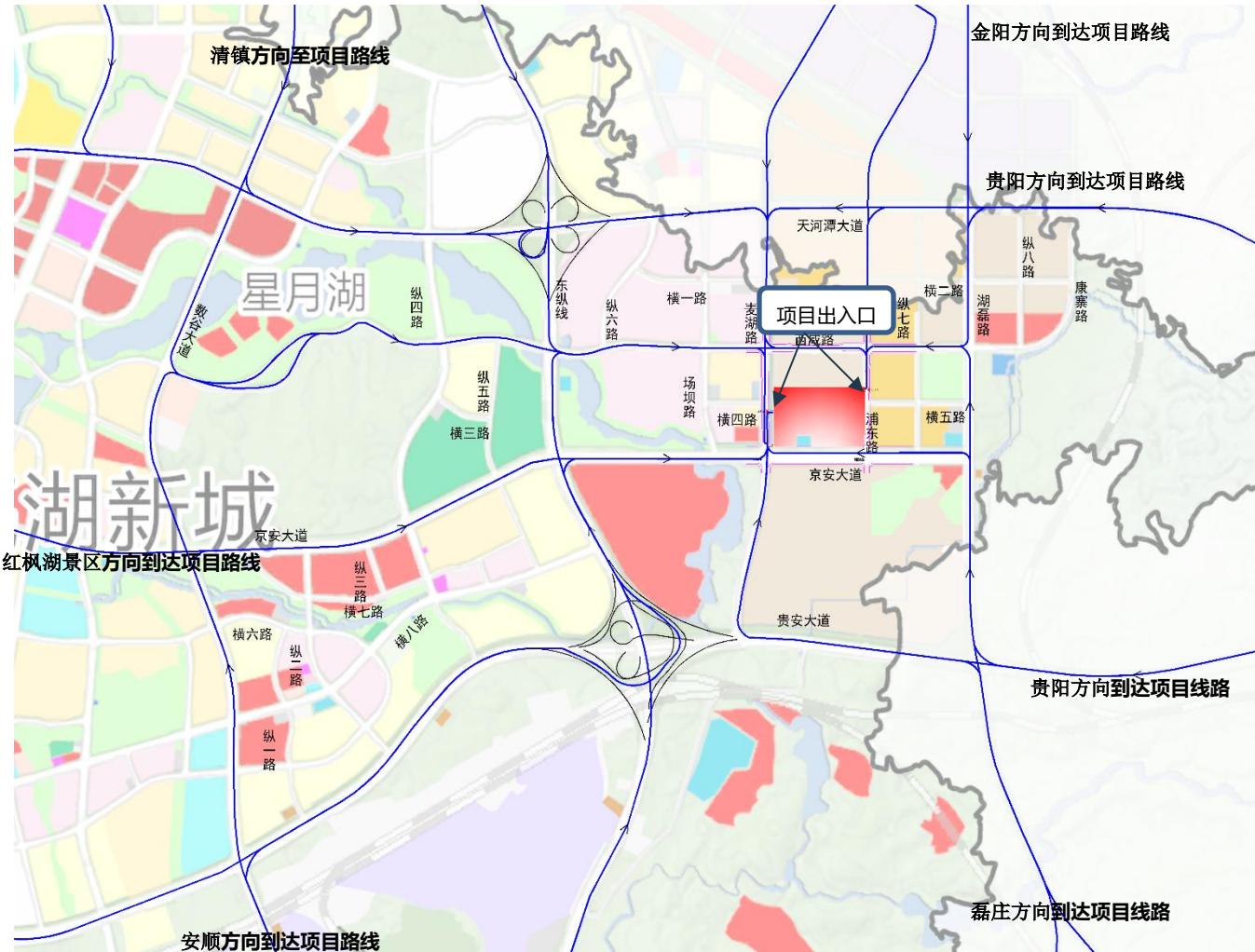
磊庄方向—湖磊路—西咸路—浦东路、麦湖路—项目入口

安顺方向—数谷大道、东纵线—京安大道—麦湖路、浦东路（西咸路）—项目入口

红枫湖景区方向—京安大道—麦湖路、浦东路（西咸路）—项目入口

清镇方向—数谷大道、东纵线—天河潭大道—麦湖路、浦东路—项目入口

金阳方向—湖磊路—京安大道—麦湖路、浦东路—项目入口



5.6 项目外部交通流线

项目外部交通组织

项目外部区域交通组织（离开项目）

项目近期外部路网大多正在建设，项目南侧京安大道还不能通行，项目建成使用后预计京安大道及部分主干路已建成投入使用，项目机动车主要通过各主干路到达、离开项目。

离开项目交通组织建议方案如下：

项目出口—麦湖路、浦东路—京安大道、西咸路—湖磊路—天河潭大道—贵阳方向

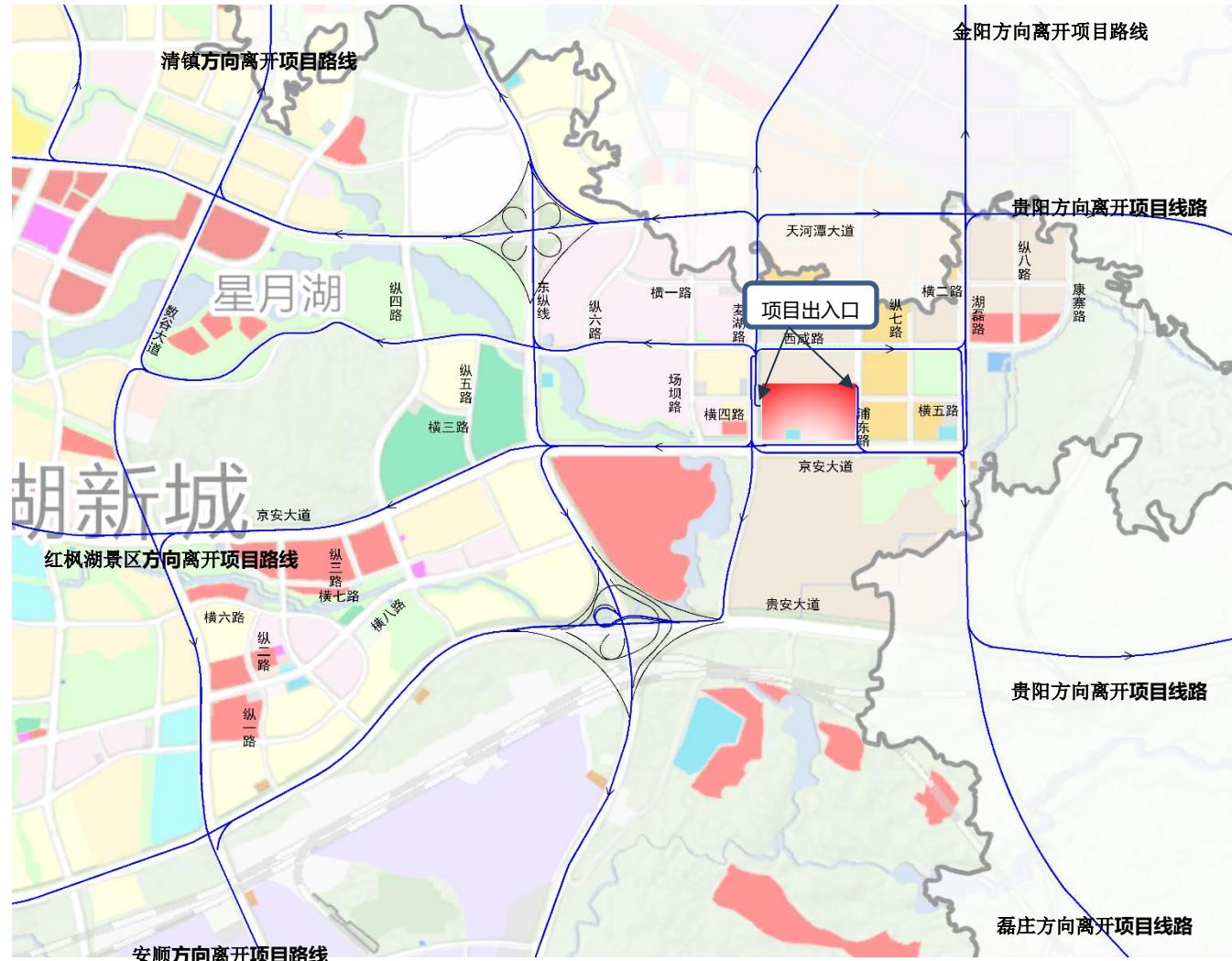
项目出口—麦湖路、浦东路—京安大道—湖磊路—磊庄方向

项目出口—麦湖路、浦东路—京安大道—东纵线、数谷大道—安顺方向

项目出口—麦湖路、浦东路—京安大道—红枫湖景区方向

项目出口—麦湖路、浦东路—天河潭大道—东纵线、数谷大道—清镇方向

项目出口—麦湖路、浦东路—京安大道—湖磊路—金阳方向



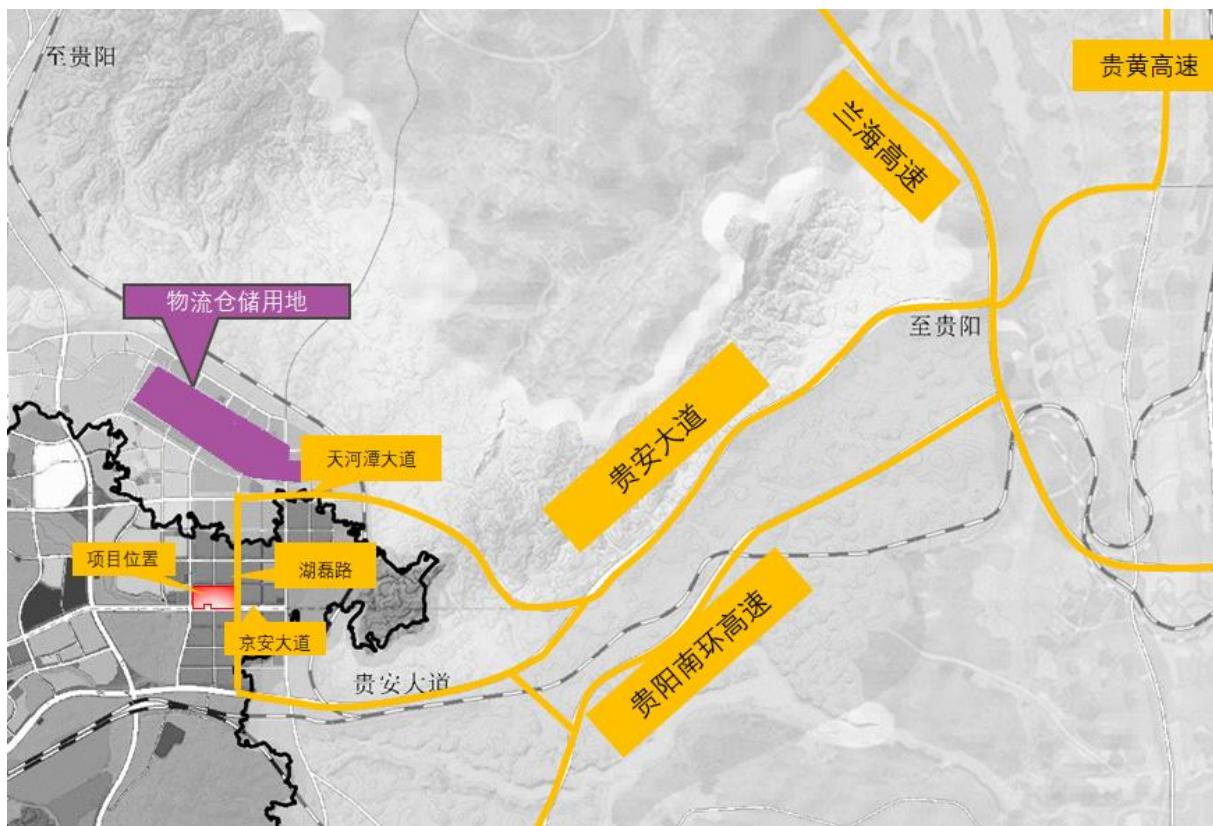
5.7 项目外部交通流线

项目货运交通组织

项目主要招租对象是中航发涡轮叶生产上下游配套企业，经考察均为精密加工企业，本项目地块与中航发厂区间距不足1公里，货运压力较小，中型货车就能满足货运需求。因此，货车车型最大按总长10-12米中大型货车考虑，园区内无挂车，无大件货运。

本项目货运交通主要考虑从贵阳经贵安大道、高速公路到达项目交通组织与项目周边仓储园区到达项目的交通组织。

如下图所示，项目货运交通组织较为顺畅，无过多绕行。综合考虑，建议仍保留东侧浦东路机动车出入口作为货运出入口，西侧麦湖路机动车出入口仍作为小汽车出入口。

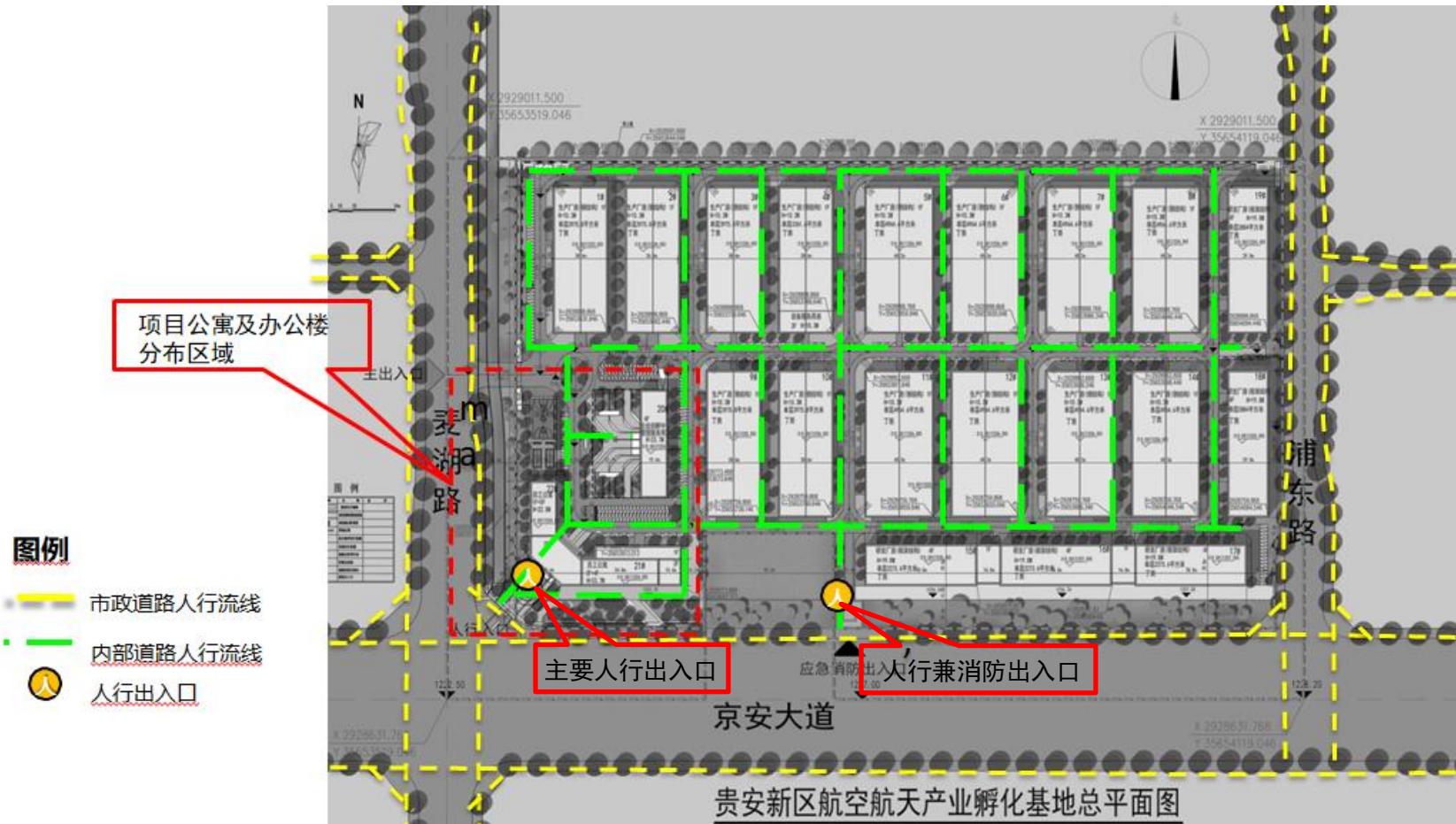


5.9 项目慢行交通评价及改善建议

从区域上看，项目周边市政道路均规划有人行道，且三面均划有规划道路，路口均设有人行横道线，项目外部慢性交通便利。

项目设置了两个人行出入口，一个是主要人行出入口，位于项目西南角交叉口；一个是次要人行出入口，位于项目南侧，临京安大道。

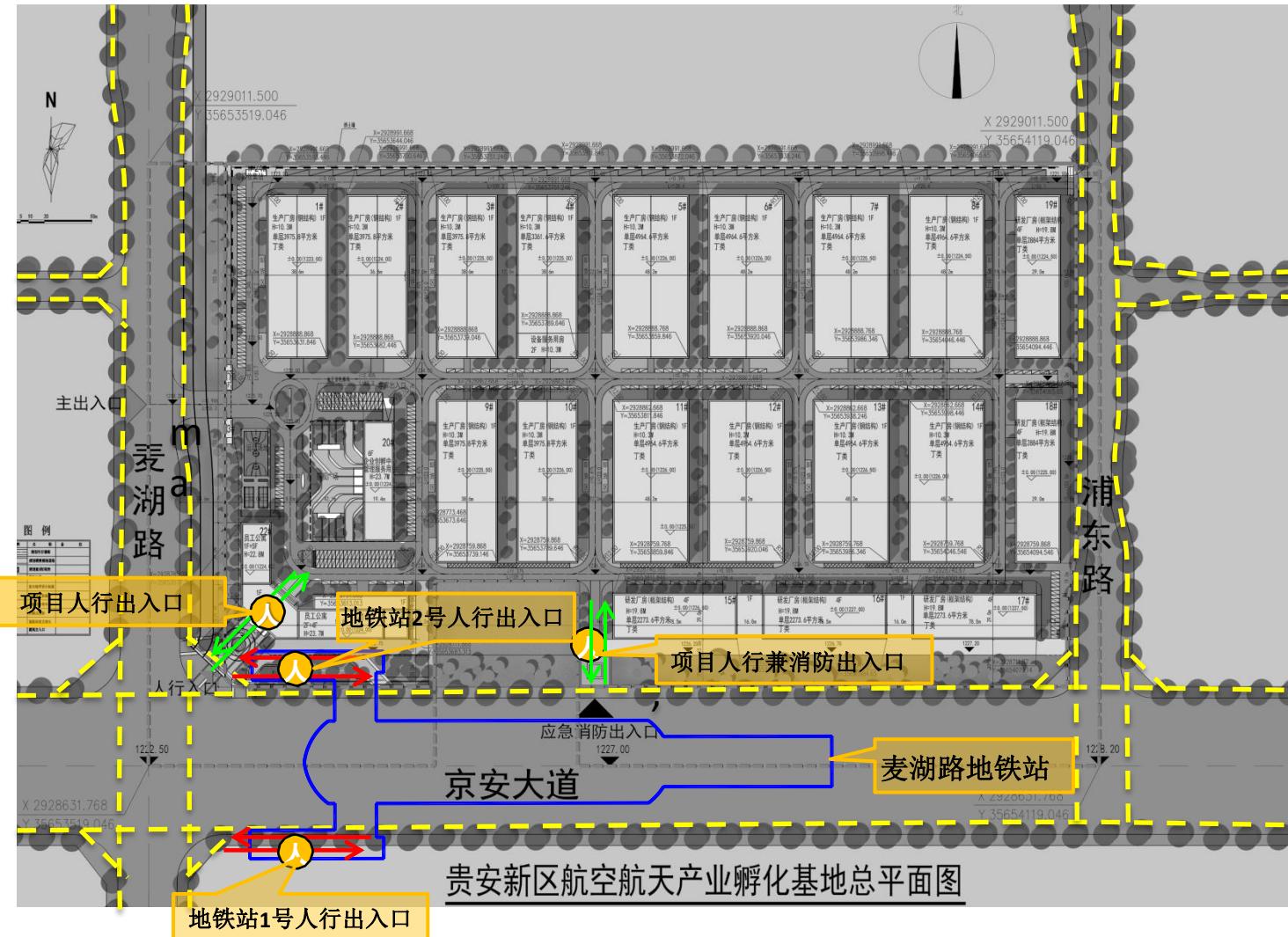
项目员工公寓及办公楼布局在项目西南角，行人主要分布在项目西南角公寓及办公楼的位置，内部其余地方行人较少，行人可通过项目西南角的人行出入口快速、便捷的到达公寓及办公楼，与车流交叉部分较少，且项目进出货车为中小型，数量不多，进出时间比较分散，因此项目8m的内部通行道路，能保证内部车辆顺畅通行，同时厂房区域的员工能顺利通行。



5.7 项目慢行交通评价及改善建议

项目西南角交叉口的主要人行出入口与麦湖路地铁站2号出入口距离极近，存在一定程度的人流相互干扰。

但是由于项目人流相对较小，且项目西南角人行出入口开设宽度约30m，较开阔，能保证项目行人快速、顺畅的通行，能形成一个人行集散区域，对地铁人行进出流线干扰程度不大；行人也可通过项目南侧的次要人行出入口进出项目，分散主要人行出入口的压力。因此认为本项目人行出口设置可以接受。

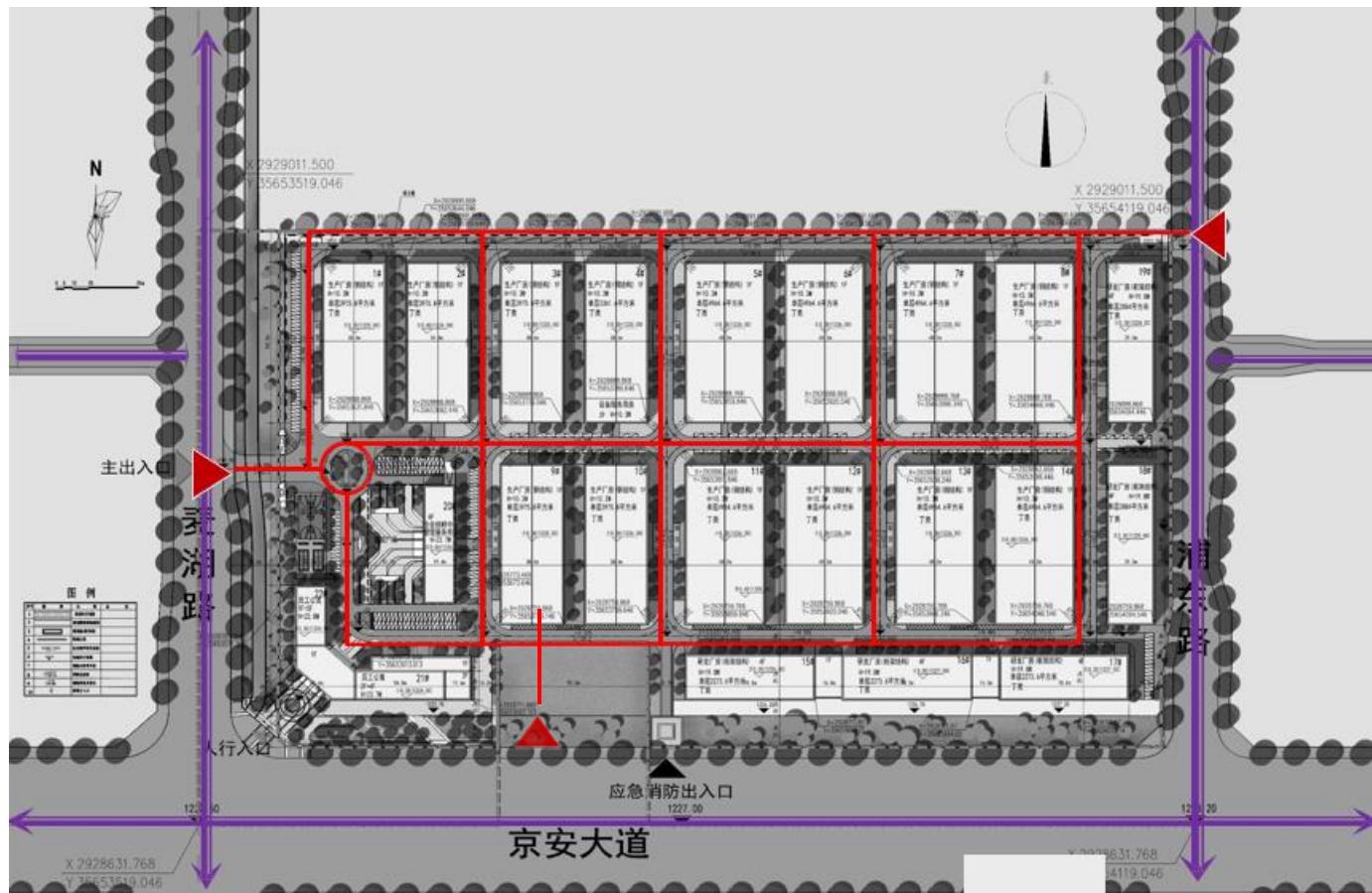


图例

- 市政道路人行流线 (Yellow dashed line)
- 进出项目人行流线 (Green arrow)
- 进出地铁人行流线 (Red arrow)
- 人行出入口 (Yellow circle with a person icon)

5.10 项目消防系统评价及改善建议

项目消防车道宽度设置均在4米以上, 内部道路弯半径(内径)均不小于12米, 内部道路坡度均小于8%, 满足大型消防车辆行驶要求, 项目消防通道系统总体上设置基本合理。



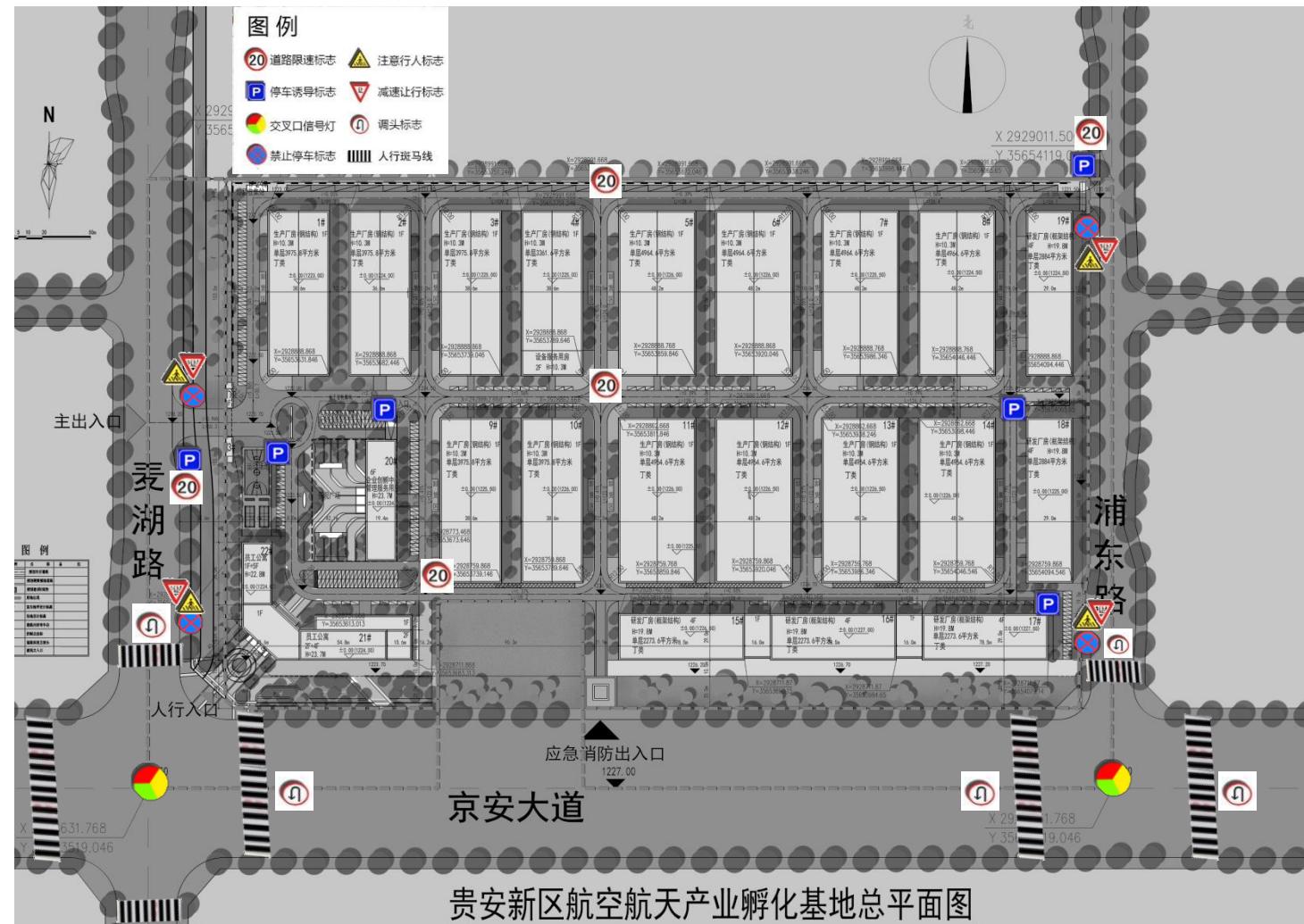
图例:

- ↔ 市政规划道路
- ↔ 消防车道
- ↔ 消防车出入口

5.11 项目交通标志、标线设置建议

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，如图所示：

- (1) 在项目临近的市政道路交叉口设置红绿灯且在平面过街地方设置斑马线；
- (2) 在项目车库出入口处设置停车诱导标志和停车位导向显示屏；
- (3) 在项目内部道路设置限速标志；
- (4) 在道路渠化展宽段上设置禁止沿路停车标志；
- (5) 在设有斑马线的交叉口处以及步行通道设置注意人行及减速让行标志



5.12 公共交通影响评价及建议

随着研究区域用地的开发，本项目及周边其他项目产生了一定的公交客流需求，区域的城市公交系统应该逐渐完善。根据测算：2028年本项目晚高峰小时需乘坐公交的需求约285人次/小时。公交线路剩余载客容量Pr计算公式如下：

$$Pr = \sum [(S_i - 0_i) \times 60 / f_i \times C_i]$$

公交车型标准额定载客人数为75人，平均载客率为30%，考虑到晚高峰，建议公交线路的平均发车时间为10min，确定出一条线路的载客容量为 $P_r = 180$ 人次/小时，则需要2条公交线路才能满足项目285人次/小时的需求。

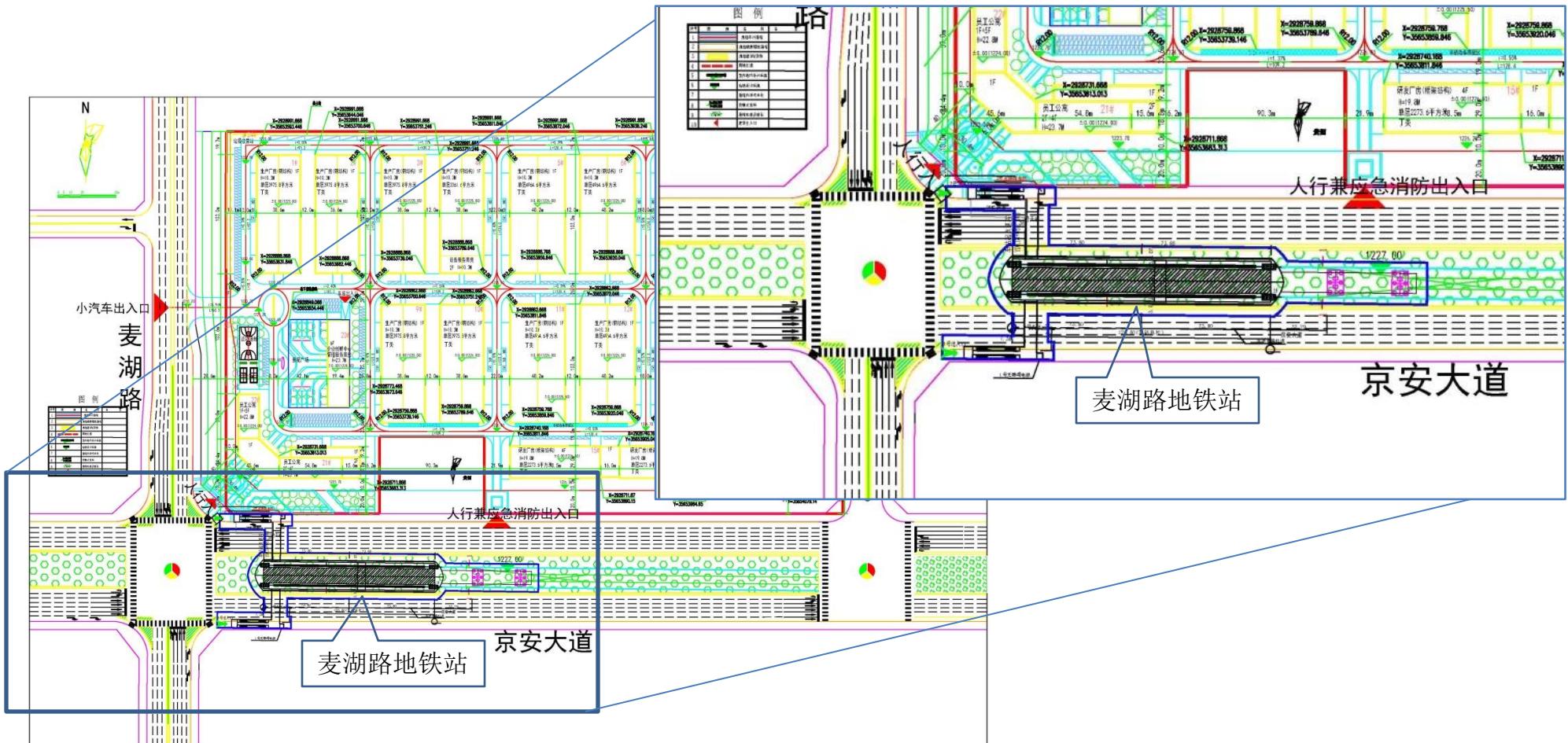
根据调查，项目周边未设置公交站点及公交线路，现状公交站主要分布在外围主干路上，项目周边500m内未设置公交站点，从落实国家优先发展公共交通的战略角度，提高该地区公共交通系统服务水平，可实现公共交通引导土地开发的城市发展理念，引导区域交通模式走向可持续发展的道路。因此，建议该区域应随着土地开发的逐步完成，同步完善相应的公共交通系统；同时，为方便公交-地铁换乘，建议在**麦湖路站周边增设公交站点，建议结合地铁人行出入口增设在京安大道上。**



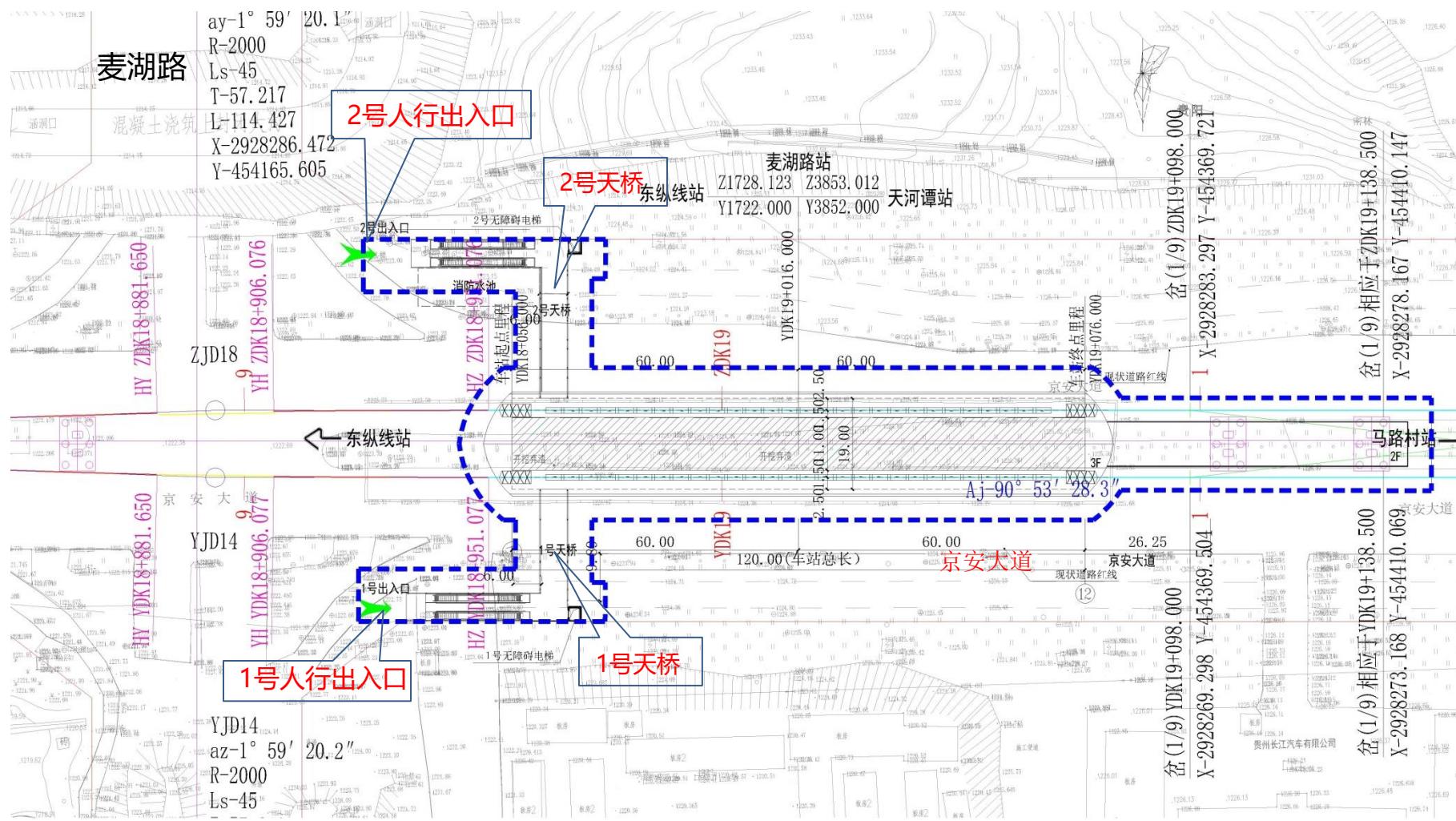
5.13 公共交通影响评价及建议

根据《贵安新区公共交通规划》—“直管区中运量中公共交通走廊规划”的规划，项目南侧京安大道有轨道S1线路经过；

根据“S1线麦湖路总平面图”，地铁麦湖路站设置在京安大道—麦湖路交叉口处，且麦湖路地铁站为地上地铁站（高架），因此建议京安大道增设公交站点（距离交叉口约70米），人行可利用地铁站人行天桥过街乘坐公交，届时地铁与公交换乘较便利，示意图如下：



5.14 地铁麦湖路站总平面图



06

结论及建议

6.1 评价结论

(1) 通过对项目的需求进行预测分配后，从项目产生的交通量对道路贡献率和对交叉口服务水平变化程度来看，目标年项目所产生的交通需求不会使路段和交叉口服务水平显著下降，项目对周边其他道路系统的影响不显著。

(2) 本项目地块设置的2个机动车出入口，设置的位置、数量满足交通需求和有关规范的规定。

(3) 项目配建机动车位数符合规划设计条件通知书要求（《贵安新区直管区城市规划管理技术规定（试行）》）及《2017年9月停车设施规划设计导则机非车位配建指标表》的要求；非机动车车位数配置少于规范要求，但满足实际需求。

(5) 项目周边的公交系统不能满足目标年项目的出行需求。

(6) 项目慢行系统较为完善，项目的消防车道设置合理，可满足消防需求。

本次交通影响评价表明，目标年项目对研究区域内交通系统**没有显著影响**；项目出入口距离设置**基本符合规划要求**；项目机动车车位配建**符合规范要求**，非机动车数量**满足项目实际需求**；
因此，判定项目交通影响可接受，设计方案可行。

6.2 评价建议

(1) 项目小汽车出入口位于西侧麦湖路

(主干路)，麦湖路存在中央隔离带，项目小汽车出入口可以“右进右出”组织交通，鉴于该出入口存在坡度，建议设置减速带及“注意行人”、限速牌等警示标志，减少安全隐患。

(2) 项目货运车辆出入口位于东侧浦东路，鉴于项目货车出入口距离与横五路交叉处只有50米，建议项目货车出入口同样“右进右出”组织交通，并在浦东路道路中央增设隔离护栏；为减少对道路及交叉口的影响，设置减速带及“减速慢行”等警示牌。

(3) 项目内部存在分散的地面停车位，建议在机动车出入口及内部通道相应位置设置停车导向标志，方便车辆快速停车泊位。

(4) 项目内部通道有行人通过，建议在内部通道多个位置设置限速标志，防止车辆车速过快，保障行人安全。



6.2 评价建议

(5) 京安大道项目段还未建成通行，建议在京安大道建成通行后，设置与麦湖路、浦东路相交的交叉口设置交通信号灯，合理组织交通的同时保证行人及车辆通过的安全性。

(6) 在京安大道—麦湖路交叉口、京安大道—浦东路交叉口等重要的主干路交叉口设置“注意行人”、“减速让行”、“禁止停车”等警示牌。

(7) 目前项目500m范围内无公交站点，又根据第五章对项目公交线路需求的计算，至少需2条公交线路才能满足项目的公交需求，且京安大道—麦湖路设置有轨道S1号线麦湖路站，因此建议在京安大道（交叉口不小于70m处）增设公交站点，且设置公交线路不少于2条，既满足项目公交出行需求，也便于轨道与公交间的换乘。



6.3 项目改善措施总图

