

建设项目交通影响评价资格认定 合格证书

证书编号 赣交评 20010

单位名称 南昌市交通规划研究所

法定代表人 李仇红

承担业务范围 可在本市范围内承担建设项目交通影响评价报告书编制

发证机关



二〇〇八年十一月二十三日



南昌市交通规划研究所

Nanchang Transportation Planning Institute

项 目 名 称： 南昌市新建经济开发区区域交通影响评价
委 托 单 位： 江西新建经济开发区管理委员会
编 制 单 位： 南昌市交通规划研究所
审 定： 罗 侃 所长、高级工程师
审 核： 余 凡 副所长、高级工程师
项 目 校 核： 张妍娟 助理工程师
项 目 负 责 人： 李华燕 工程师
技 术 负 责 人： 周帅帅 助理工程师
项 目 组 成 员： 冯显达 助理工程师
胡 芬 助理工程师
毛成哲 助理工程师
唐小群 助理工程师
刘晓微 助理工程师

二零二一年四月

南昌市自然资源局

洪自然资函〔2021〕401号

关于对《南昌市新建经济开发区区域交通影响评价评价》成果的批复

新建经开区管委会：

你委提交的《南昌市新建经济开发区区域交通影响评价评价》（以下简称《区域交评》）收悉，经我局认真研究，该《区域交评》成果内容齐全，满足相关要求，我局同意该《区域交评》成果，并要求你委积极做好与该片区控规编制单位的衔接沟通工作，将成果中所提建议及措施在后续相关控规修编中予以落实。

附件：《南昌市新建经济开发区区域交通影响评价评价》

南昌市自然资源局

2021年4月14日

- 1 -

南昌市自然资源局办公室

2021年4月14日印发

- 2 -

《南昌市新建经济开发区区域交通影响评价》 专家评审意见

2021年1月26日，南昌市自然资源局会同新建区政府在不动产登记大楼2103会议室组织召开了《南昌市新建经济开发区区域交通影响评价》（以下简称《区域交评》）专家评审会。参加会议的有市行政审批局、市交通局、新建区交警大队等相关单位的代表及受邀请的专家（名单附后）。会议期间成立了专家评审组，并听取了编制单位——南昌市交通规划研究所的汇报。经专家组和部门认真讨论研究，认为《区域交评》报告内容完整、技术路线清晰、符合区域交通影响评价试行办法要求，专家组原则同意该《区域交评》报告。

为进一步完善该成果，专家组主要提出以下意见：

- 一、核实现状用地方案审批情况，补充完善相关规划资料分析；
- 二、结合用地特征，充分考虑客货运需求，优化预测模型；
- 三、加强区域交通分析，完善路网结构，提出关键通道、节点容量需求建议；
- 四、结合交通改善措施，完善交通组织方案；
- 五、依据货运停车需求特性，提出货车停放要求建议。

与会专家的其他意见一并考虑。

专家组组长：



专家组成员：



2021年1月26日

专家意见回复表

| 序号 | 专家意见 | 意见回复 |
|----|----------------------------------|--|
| 1 | 核实现状用地方案审批情况，补充完善相关规划材料分析。 | 意见已采纳，以根据现场调查以及评价范围内相关的用地出让资料进行核实；详见文本 2.1、2.2 节以及第三章。 |
| 2 | 结合用地特征，充分考虑客货运需求，优化预测模型。 | 意见已采纳，已结合评价范围内的用地特征，充分考虑客、货的出行需求以及考虑客货结合等方面优化预测模型，详见文本 5.4、5.5、5.6 节。 |
| 3 | 加强区域交通分析，完善路网结构，提出关键通道、节点容量需求建议。 | 意见已采纳，结合评价范围所处区位，加强了区域的交通分析，对区域内的路网结构，以及评价范围内与外部联系的关键通道、节点进行评价，并提出建议；详见文本 6.1、6.2 节。 |
| 4 | 结合交通改善措施，完善交通组织方案。 | 意见已采纳，结合交通改善措施对评价范围内、内部与外部、过境交通、货运交通组织进一步完善；详见文本 6.7 节。 |
| 5 | 根据货运停车需求特性，提出货车停放要求建议。 | 意见已采纳，已根据货运的停车需求特性和货运交通需求预测结果，以及通过对评价范围东侧的产业园进行调查，提出货车停放的要求建议；详见文本第 6.6.3 小节。 |

南昌市公安局交通管理局

洪公交管函[2021]100号

关于《市自然资源局关于新建区、经开区、高新区区域性交通影响评价征求意见的函》的复函

市自然资源局：

来文已收悉，关于南昌市新建经济开发区、经开区儒乐湖产业片区和高新区洪泰园区区域交通影响评价（以下简称区域交评）报告，经我局研究，认为报告内容完整，技术线路清晰、合理，评价结论基本可行，原则同意上述区域交评报告。为进一步完善报告内容，提出如下建议：

一、结合北二环、东二环、西二环的交通规划和新建经济开发区、经开区儒乐湖产业片区用地特征，充分考虑货运通道和生活区道路规划，加强区域交通分析，完善路网结构，进一步优化交通组

-1-

织（含区域内循环、过境交通、大货车掉头、人行过街设置等）。

二、充分考虑货运停车和生活区停车需求，建议调查区域内已建项目停车泊位需求缺口，并综合考虑新建货运停车场、物流园停车需求及提高未出让地块的货车停车泊位配建标准。

三、增加项目范围内和周边道路横断面、交叉口的优化改造建议，并充分考虑所涉道路的慢行交通、各地块出入口优化建议。

四、结合轨道交通和公交接驳，进一步优化设置公交站点设置。

五、区域交评报告增加交通隔离栏、指路标志、信号灯、电子警察等交通安全设施的调查及现状分析，结论增加完善项目范围内和周边道路交通安全设施相关内容。

六、2021年2月19日起，南昌市在原货车限行范围的基础上增加了西一环（蛟桥立交-前湖立交）、北一环（蛟桥立交-英雄大桥东）、枫生快速路（前湖立交-祥云立交段）每日7:00—23:00禁止货车通行，区域交评应结合此管理措施视情补充相关内容。

特此函复。

2021年3月4日



南昌市公安局交通管理局办公室

2021年3月4日印发

南昌市行政审批局

洪行审函〔2020〕138号

关于《南昌市新建经济开发区区域交通影响评价》等三个交评的意见

市自然资源局：

《南昌市新建经济开发区区域交通影响评价》等三个交评文本收悉，经我局研究，汇总意见如下：

一、《高新区洪泰园区区域交通影响评价》：区域交通评价主要为评价一定规模土地开发对交通系统的影响，便于有效配置土地利用资源。鉴于高新区洪泰园区属于单个地块，且建设规模不大，不适用区域交通影响评价，应结合项目规划方案在报建阶段进行交通影响评价；

二、建议三个交评补充量化评价干道慢性交通系统影响；货运交通比重较大的区域，还应量化评价货运交通对城市道路的影响；

三、达到中度拥堵的道路建议补充的具体改造建议

南昌市行政审批局
2021年3月5日

(联系人：谢忱 联系电话：83987576)

职能部门意见回复表

| 南昌市公安局交通管理局 | | |
|-------------|--|--|
| 序号 | 意见 | 意见回复 |
| 1 | 结合北二环、东二环、西二环的交通规划和新建经济开发区、经开区儒乐湖产业片区用地特征，充分考虑货运通道和生活区道路规划，加强区域交通分析，完善路网结构，进一步优化交通组织（含区域内循环、过境交通、大货车掉头、人行过街设置等）。 | 意见已采纳。已充分考虑区域内产业片区用地特征，充分考虑货运需求等方面，具体详见 6.6 节货运交通评价及优化以及 6.7 节区域交通组织方案。 |
| 2 | 充分考虑货运停车和生活区停车需求，建议调查区域内已建项目停车泊位需求缺口，并综合考虑新建货运停车场、物流园停车需求及提高未出让地块的货车停车泊位配建标准。 | 已采纳。文本中已补充区域内已建项目停车需求缺口的相关调查，并通过对区域内规划年停车泊位需求和供给测算，评价范围内货车停放需求可以利用地块配建的货车停车泊位来满足该地区货运停车需求，不需单独新增货车停车场。具体详见 2.3.5 节、及 6.6.4 节货运停放要求建议。 |
| 3 | 增加项目范围内和周边道路横断面、交叉口的优化改造建议，并充分考虑所涉道路的慢行交通、各地块出入口优化建议。 | 意见已采纳。文本中提出对道路横断面进行路权划分以及部分道路横断面设置人、非高差隔离等措施，详见文本 6.2.3 小节；文本中对有影响的交叉口（兴业大道-宏图大道、梦山大道-武功山大道交叉口）提出了具体改善建议，详见文本 6.2.4 小节，P149；文本中提出通过改善慢行交通设施物理条件等建议，对慢行体系进行优化，详见文本 6.5.4 小节；文本中对各地块的出入口位置、数量等进行评价，均满足规范要求，同时，提出建议合未来土地的实际情况及周边道路条件，合理确定项目地块出入口设置，详见文本 7.2.2 小节。 |
| 4 | 结合轨道交通和公交接驳，进一步优化设置公交站点设置。 | 意见已采纳，文本中已结合轨道交通和公交接驳，对评价范围内的公交站点进一步优化，详见文本 6.3.2 小节，P169。 |
| 5 | 区域交评报告增加交通隔离栏、指路标志、信号灯、电子警察等交通安全设施的调查及现状分析，结论增加完善项目范围内和周边道路交通安全设施相关内容。 | 意见已采纳，交通安全设施现状调查分析详见文本 2.3.7 小节，P40；项目范围内和周边道路交通安全设施建议详见文本 6.7.1 小节，P192。 |
| 6 | 2021 年 2 月 19 日起，南昌市在原货车限行范围的基础上增加了西一环（蛟桥立交-前湖立交）、北一 | 意见已采纳，文本中已补充 2021 年 9 月 19 日起实施西一环（蛟桥立交- |

| | | |
|-----------------|---|---|
| | 环（蛟桥立交-英雄大桥东）、枫生快速路（前湖立交-祥云立交段）每日 7:00—23:00 禁止货车通行，区域交评应结合此管理措施视情补充相关内容。 | 前湖立交）、北一环（蛟桥立交-英雄大桥东）、枫生快速路（前湖立交-祥云立交段）的禁货措施，详见文本 2.3.4 小节 |
| 南昌市行政审批局 | | |
| 序号 | 意见 | 意见回复 |
| 1 | 建议三个交评补充量化评价干道慢性交通系统影响；货运交通比重较大的区域，还应量化评价货运交通对城市道路的影响。 | 意见已采纳，文本中结合交通需求对评范围内的干道慢行系统、货运交通进行量化评价详见 6.5.3 小节以及 6.6.3 小节。 |
| 2 | 达到中度拥堵的道路建议补充的具体改造建议。 | 意见已采纳。已确认中度拥堵为饱和度 0.85 以上，评价范围内的道路饱和度均在 0.85 以下。 |
| 南昌市交通运输局 | | |
| 无 | | |

目 录

| | |
|---|-----------|
| 1 项目概述 | 1 |
| 1.1 项目背景 | 1 |
| 1.2 项目简介及规划定位分析 | 1 |
| 1.2.1 项目区位分析..... | 1 |
| 1.2.2 地块区位分析..... | 3 |
| 1.3 评价范围与评价年限 | 4 |
| 1.3.1 评价范围..... | 4 |
| 1.3.2 评价年限..... | 10 |
| 1.4 评价目标 | 10 |
| 1.5 评价内容和技术路线 | 11 |
| 1.5.1 评价内容..... | 11 |
| 1.5.2 技术路线..... | 12 |
| 1.6 评价依据 | 12 |
| 1.6.1 上位规划成果..... | 12 |
| 1.6.2 相关规范标准..... | 13 |
| 2 区域现状交通调查与分析 | 15 |
| 2.1 项目评价地块交通调查现状分析..... | 15 |
| 2.1.1 评价地块现状分析 | 15 |
| 2.1.2 评价地块周边交通现状分析 | 17 |
| 2.2 区域土地利用和人口现状分析..... | 18 |
| 2.2.1 区域土地利用现状 | 18 |
| 2.2.2 区域土地出让分析 | 19 |
| 2.2.3 区域人口分布现状 | 19 |
| 2.3 区域交通系统现状分析 | 20 |
| 2.3.1 道路交通现状分析 | 20 |
| 2.3.2 交通组织现状分析 | 31 |
| 2.3.3 公共交通现状分析 | 31 |
| 2.3.4 货运交通现状分析 | 33 |
| 2.3.5 静态交通现状分析 | 39 |
| 2.3.6 慢行交通现状分析 | 40 |
| 2.3.7 交通设施现状分析 | 41 |
| 2.4 区域内交通存在的问题 | 42 |
| 3 上位规划方案解读 | 44 |
| 3.1 上位规划分析解读 | 44 |
| 3.1.1 《南昌市国土空间总体规划（2019-2035年）》（在编） | 44 |

| | | |
|----------|---------------------------------|-----------|
| 3.1.2 | 《南昌市西南片区发展战略规划》(2017年) | 45 |
| 3.1.3 | 《南昌市城市综合交通体系规划(2019-2035年)》(在编) | 47 |
| 3.1.4 | 《新建县城市总体规划(2011-2030)》 | 48 |
| 3.1.5 | 《南昌市新建区九望新城城市设计》 | 50 |
| 3.1.6 | 《大南昌都市圈综合交通规划(2019-2025)》 | 50 |
| 3.1.7 | 《南昌大都市区规划(2016-2030年)》 | 51 |
| 3.1.8 | 《新建区综合交通体系规划(2018-2035)》 | 52 |
| 3.1.9 | 《南昌市干线路网规划》 | 54 |
| 3.1.10 | 《南昌市城市公共交通系统规划》 | 55 |
| 3.1.11 | 《南昌市城市轨道交通线网规划优化调整》 | 56 |
| 3.1.12 | 《南昌市城市货运交通系统专项规划》 | 56 |
| 3.2 | 《南昌市望城新区控制性详细规划(修编)》解读 | 58 |
| 3.2.1 | 规划片区定位与目标 | 58 |
| 3.2.2 | 人口规模和用地规模 | 60 |
| 3.2.3 | 区域交通系统规划 | 61 |
| 4 | 区域交通发展趋势研判 | 65 |
| 4.1 | 国内城市经验借鉴 | 65 |
| 4.1.1 | 佛山市三水新城启动区控制性详细规划交通影响评价 | 66 |
| 4.1.2 | 昆山市D06规划编制单元控制性详细规划交通影响评价 | 68 |
| 4.1.3 | 中新广州知识城国际生物医药价值创新园控制性详细规划交通影响评价 | 71 |
| 4.1.4 | 南昌市九龙湖片区控制性详细规划交通影响评价 | 74 |
| 4.2 | 交通发展趋势研判 | 75 |
| 4.2.1 | 区域交通发展趋势 | 75 |
| 4.2.2 | 区域交通发展策略 | 78 |
| 5 | 区域交通需求预测 | 80 |
| 5.1 | 预测思路与技术路线 | 80 |
| 5.2 | 宏观模型 | 81 |
| 5.2.1 | 出行次数 | 82 |
| 5.2.2 | 出行方式 | 82 |
| 5.2.3 | 出行空间分布 | 85 |
| 5.3 | 基础资料分析处理 | 87 |
| 5.3.1 | 建立路网模型 | 87 |
| 5.3.2 | 交通分区 | 89 |
| 5.3.3 | 人口与岗位预测 | 91 |
| 5.4 | 客运交通需求预测 | 92 |
| 5.4.1 | 交通需求预测方法 | 92 |
| 5.4.2 | 交通出行率指标的确定 | 97 |
| 5.4.3 | 交通生成预测 | 98 |
| 5.4.4 | 交通分布预测 | 108 |
| 5.4.5 | 交通方式划分 | 111 |
| 5.4.6 | 交通分配 | 113 |

| | |
|-----------------------------|------------|
| 5.5 货运交通需求预测 | 116 |
| 5.5.1 基础资料调查分析 | 117 |
| 5.5.2 货运总量预测 | 121 |
| 5.5.3 货运发生与吸引预测 | 122 |
| 5.5.4 货运出行分布预测 | 123 |
| 5.5.5 货运交通分配 | 130 |
| 5.6 客货交通分配结果 | 132 |
| 5.7 静态交通需求预测 | 135 |
| 5.7.1 公共停车场停车需求 | 135 |
| 5.7.2 项目地块停车需求 | 136 |
| 6 区域交通方案评价及优化 | 140 |
| 6.1 用地开发强度与路网承载力适应性评价 | 140 |
| 6.1.1 区域内部主要道路评价 | 140 |
| 6.1.2 主要对外通道评价 | 144 |
| 6.1.3 对外重要转换节点评价 | 146 |
| 6.2 道路交通系统评价及优化 | 152 |
| 6.2.1 道路路网布局评价 | 152 |
| 6.2.2 道路交叉口评价 | 156 |
| 6.2.3 道路横断面评价及优化 | 158 |
| 6.3 公共交通系统评价及优化 | 164 |
| 6.3.1 轨道交通评价及优化 | 164 |
| 6.3.2 常规公交评价及优化 | 166 |
| 6.4 静态交通评价及优化 | 172 |
| 6.4.1 社会停车场评价 | 172 |
| 6.4.2 配建停车场评价 | 173 |
| 6.4.3 静态交通优化 | 174 |
| 6.5 慢行交通系统评价及优化 | 176 |
| 6.5.1 步行交通系统评价 | 176 |
| 6.5.2 非机动车交通方案评价 | 178 |
| 6.5.3 慢行系统量化评价 | 180 |
| 6.5.4 慢行交通方案优化 | 183 |
| 6.6 货运交通评价及优化 | 186 |
| 6.6.1 货运通道网络评价及优化 | 186 |
| 6.6.2 货运通道道路横断面评价及优化 | 188 |
| 6.6.3 货运交通量化评价 | 191 |
| 6.6.4 货车停放要求建议 | 194 |
| 6.7 区域交通组织方案 | 196 |
| 6.7.1 区域对外交通规划分析 | 196 |
| 6.7.2 客运交通组织方案 | 198 |
| 6.7.3 货运交通组织方案 | 212 |
| 6.8 区域交通设施改善建议 | 214 |

| | |
|--------------------------------|------------|
| 7 重要地块交通影响评价及优化 | 216 |
| 7.1 地块交通影响评价内容 | 216 |
| 7.2 地块交通影响评价 | 216 |
| 7.2.1 地块开发后周边道路交通影响评价 | 216 |
| 7.2.2 地块出入口控制评价 | 219 |
| 7.3 地块开发控制建议 | 227 |
| 7.3.1 地块 WCQ102 开发控制建议 | 227 |
| 7.3.2 地块 WCQ103 开发控制建议 | 229 |
| 7.3.3 地块 WCQ105 开发控制建议 | 231 |
| 7.3.4 地块 WCQ106 开发控制建议 | 233 |
| 7.4 地块开发其他建议 | 235 |
| 7.4.1 地块周边交通组织建议 | 235 |
| 7.4.2 评价范围道路建设时序建议 | 236 |
| 7.4.3 地块不需单独编制交通影响评价报告建议 | 237 |
| 8 结论与建议 | 239 |
| 8.1 结论 | 239 |
| 8.1.1 道路交通分析结论 | 239 |
| 8.1.2 公共交通分析结论 | 241 |
| 8.1.3 静态交通分析结论 | 242 |
| 8.1.4 慢行交通分析结论 | 242 |
| 8.1.5 货运交通分析结论 | 243 |
| 8.1.6 地块开发控制结论 | 243 |
| 8.2 改善建议 | 243 |
| 8.2.1 需控规落实建议 | 243 |
| 8.2.2 建议性措施 | 246 |
| 附表 | 250 |

南昌市工程建设项目审批 制度改革领导小组办公室

洪工改办文〔2020〕40号

关于新增和调整南昌市区域性评估评价 试点区域的批复

市发改委：

《关于新增和调整南昌市区域性评估评价试点区域的请示》收悉，经研究，批复如下：

一、新增区域性评估评价试点县区

红谷滩区新增为南昌市区域性评估评价试点县区，试点范围为VR科创城部分地块，具体位置为昌樟高速以东、铁路货运线以南、赣江以西、南外环以北区域，面积约为9.14平方公里（详见附件）。

二、调整区域性评估评价试点区域

1、进贤县区域评估评价试点范围由“麻山大道以东、

浙赣铁路以南、沪昆高速连接线以西、杭南长高速铁路以北，用地面积约为 8 平方公里”调整为“北至北二路、南至创新一路及包家门塘、东临兴业大道、西至云桥南路、区域内总面积为 6.776 平方公里（详见附件）。

2、新建区区域评估评价试点范围由“望北大道以南、罕王路以东、明志大街以北、西外环以西，用地面积约 6 平方公里”调整为“望北大道以南、梦山大道以东、明志大街以北、望喜路以西范围内 4 地块，面积约为 6.4 平方公里”。具体分别为：

（1）望北大道以南、梦山大道以东、明志大街以北、月光垆路以西，面积约为 3.5 平方公里；

（2）望喜路以东、宁远大街以南、坚磨大道以西、工业八路以北，面积约为 0.2 平方公里；

（3）明志大街以北、月光垆路以东、望贤路以西、宁远大街以南，面积约为 0.7 平方公里；

（4）望北大道以南、月光垆路以东、望德路以西、宁远大街以北，面积约为 2 平方公里（详见附件）。

3、高新区区域评估评价试点范围由“土储中心以东、南昌青山湖污水处理有限公司以南、特科莱公司以西、火炬五路以北，用地面积约 0.02 平方公里”调整为“土储中心以东、南昌青山湖污水处理有限公司以南、特科莱公司以西、火炬五路以北，用地面积约 0.04 平方公里”（详见附件）。

请你委加快督促各试点县区的区域评估组织实施，切实抓好区域评估成果应用，抓紧已完成区域评估的评估事项、

评估范围及评估成果文件录入工程建设项目审批管理系统，
并告知建设单位相关建设要求，做好相关服务。

南昌市工程建设项目审批制度改革领导小组办公室
(南昌市行政审批局代章)

2020年11月10日

南昌市新建区行政服务中心管理委员会

新行管字〔2020〕30号

签发：邓海涛

关于调整新建经济开发区区域性评估评价 试点范围的请示

南昌市发展和改革委员会：

为推进区域性评估评价试点工作，据江西新建经济开发区管理委员会申请，拟将新建经济开发区区域性评估评价试点范围调整为望北大道以南、梦山大道以东、明志大街以北、望喜路以西范围内4地块，面积9592亩。具体分别为（详见附件）：

- 1、望北大道以南、梦山大道以东、明志大街以北、月光垆路以西面积合计为5265亩地块；
- 2、望喜路以东、宁远大街以南、坚磨大道以西、工业八路以北面积为278亩地块；
- 3、明志大街以北、月光垆路以东、望贤路以西、宁远大街以南面积为1100亩地块；

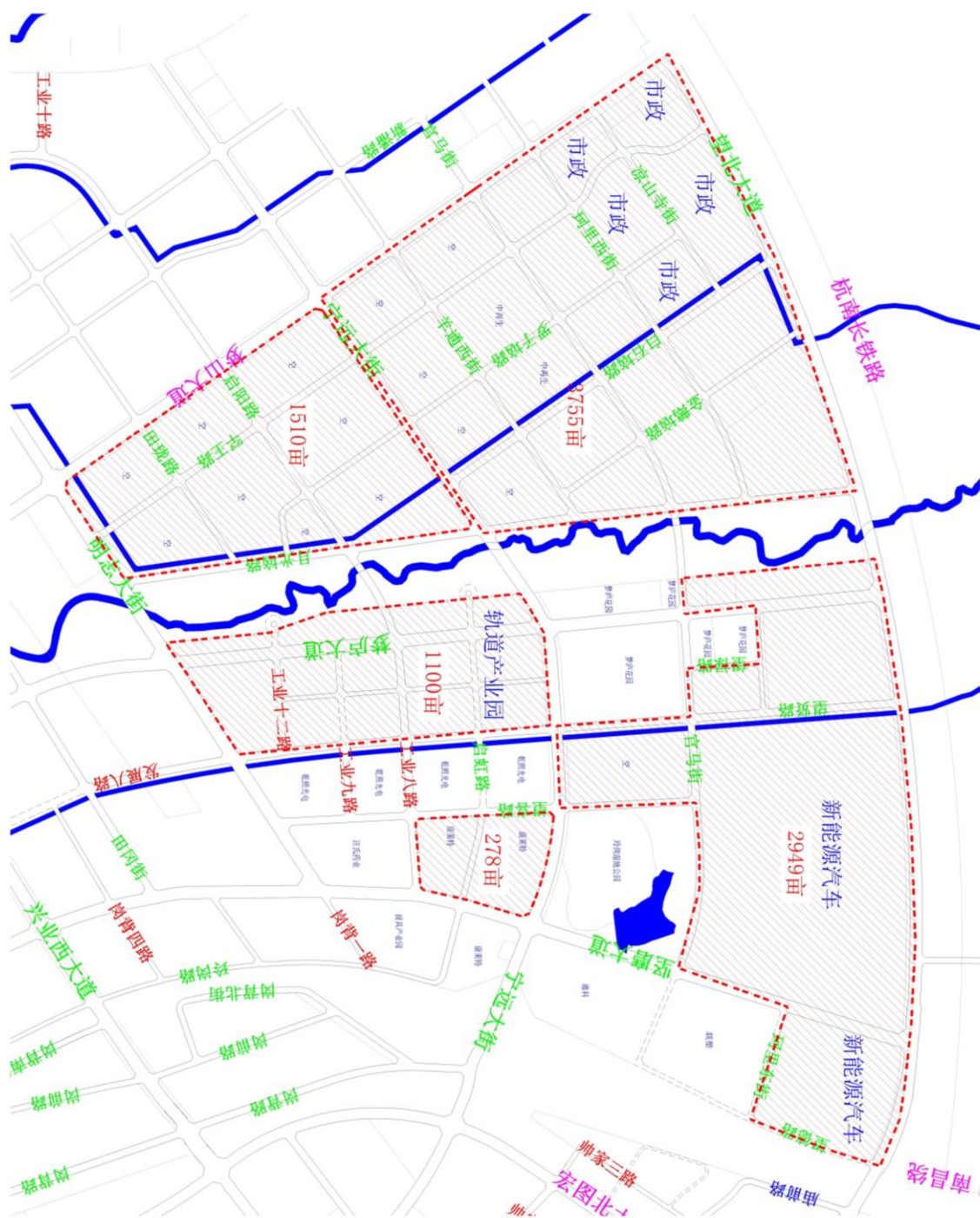
4、望北大道以南、月光垸路以东、望德路以西、宁远大街以北面积为 2949 亩地块；

以上地块用地性质为工业用地，规划使用相近，统一打包进行区域性评估评价工作。

特此请示，恳请批准为盼！

附图：区块四至面积图





1 项目概述

1.1 项目背景

为了进一步深化工程建设项目审批制度改革，提高工程建设项目评价评审效率，依据《南昌市推行“六多合一”审批服务模式实施方案及各实施细则的通知》（洪府发[2019]13号），市发改委牵头拟定了《南昌市区域性评价操作办法（试行）》。根据《关于抓紧开展区域性评价试点工作的通知》（洪发改投字[2020]59号），要求各区县抓紧组织开展区域性交评试点工作。

为了促进控制性详细规划土地利用与交通的协调发展，平衡交通需求与交通设施供应，合理有效配置土地利用与空间资源，落实控制性详细规划编制过程中交通设施用地。南昌市交通规划研究所受江西新建经济开发区管理委员会委托开展《南昌市新建经济开发区区域交通影响评价》的编制工作。对项目地块及周边地区进行现状分析和交通需求分析预测，对规划片区各子交通系统进行评价，提出相应的交通优化方案。

1.2 项目简介及规划定位分析

1.2.1 项目区位分析

本次评价地块主要坐落于南昌市望城新区，其位于南昌市西南部，新建区中心城区西部。望城新区位于南昌市新建区，地处南昌市西南角，原称长堽工业园区，于1997年升级为江西省省级开发区。望城新区内丘岗起伏，地势高敞，用地条件良好。依托武功山大道，望城新区是江西省西部及湖南省进入南昌市的门户。



图 1.1 望城新区区位示意图

望城新区规划范围北至望北大道、南至昌栗高速、东至西一环高速、西至石埠大道，总面积约为 39.11 平方公里。

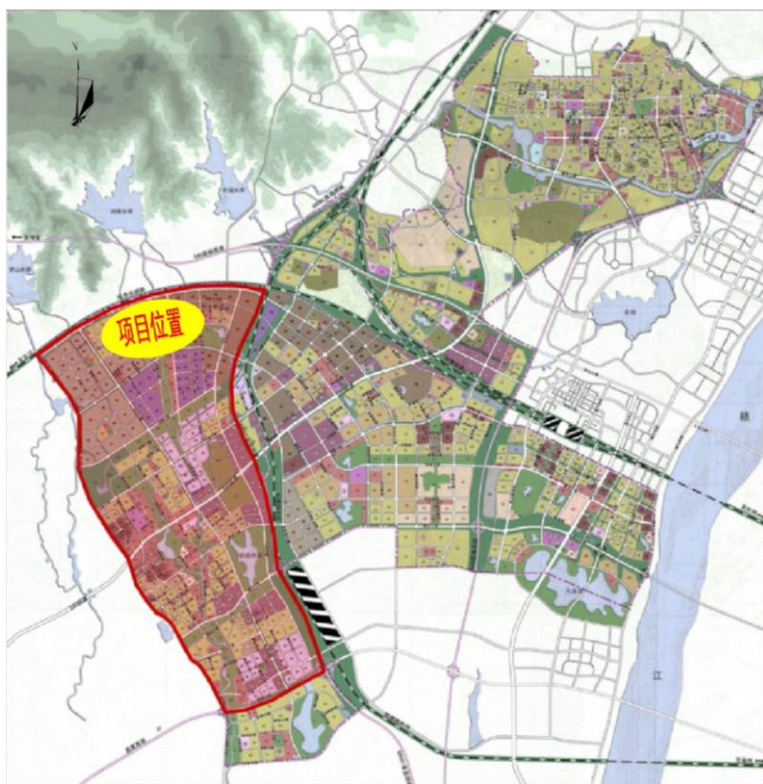


图 1.2 望城新区规划范围图

1.2.2 地块区位分析

根据上位规划，本次评价地块位于望城新区智能智造工业生产组团内部，该组团规划发展汽车装备、食品医药、商贸物流、轨道交通等产业，以一类工业用地为主，围绕玲岗湿地公园打造片区生活中心，按照工业组团模式配套相应的生活配套设施。片区用地面积约 1660 万 m²。该片区发展基础良好，已进驻一些大型产业项目。



图 1.3 望城新区智能智造工业生产组团区位分析

1.3 评价范围与评价年限

1.3.1 评价范围

1、评价范围

现状区域交通影响评价评价范围确定的方法较少，主要根据经验定性判断。

区域交通影响评价评价范围的确定关键是找出受影响区域的边界路段（或交叉口），本次评价在总结国内外研究方法确定边界路段确定的原则主要有：

I.美国经验判断原则，即建设项目生成的交通量超过高峰小时通行能力的 5% 以上的路段（或交叉口）应包括在评价范围之内，因为这 5% 极有可能造成城市道路的瘫痪。

II.英国道路运输研究所（ITH）编制的《交通影响分析指南》中建议：如果建设项目导致道路新增的交通量超过原道路流量的 10%，则要将该道路包括在评价范围之内。

III.国内相关学者建议根据建设项目周围信号交叉口服务水平下降一个等级来确定交通影响范围，即如果建设项目产生交通量使交叉口服务水平下降一个等级则列入评价范围之内，否则无需列入。

结合上述原则 I、II（原则 I、II 通常包含了原则 III）确定区域交通影响评价范围边界。

本项目在基于上述原则上，提出本次评价范围为宏图大道-武功山大道-望北大道-石埠大道所围合的区域，用地面积 26.01 平方公里。



图 1.4 评价范围示意图

2、评价地块

根据《新增和调整南昌市区域性评估评价试点区域的批复》（洪工改办文[2020]40号文），新建区区域评估评价试点范围调整为望北大道以南、梦山大道以东、明志大街以北、望德路以西范围内地块，面积约为 6.4 平方公里。具体分别为：

- (1) 望北大道以南、梦山大道以东、明志大街以北、月光隘路以西，面积约 3.5 平方公里。
- (2) 望喜路以东、宁远大街以南、坚磨大道以西、工业八路以北，面积约 0.2 平方公里。
- (3) 明志大街以北、月光隘路以东、望贤路以西、宁远大街以南，面积约 0.7 平方公里。

(4) 望北大道以南、月光涵路以东、望德路以西、宁远大街以北，面积约 2 平方公里。

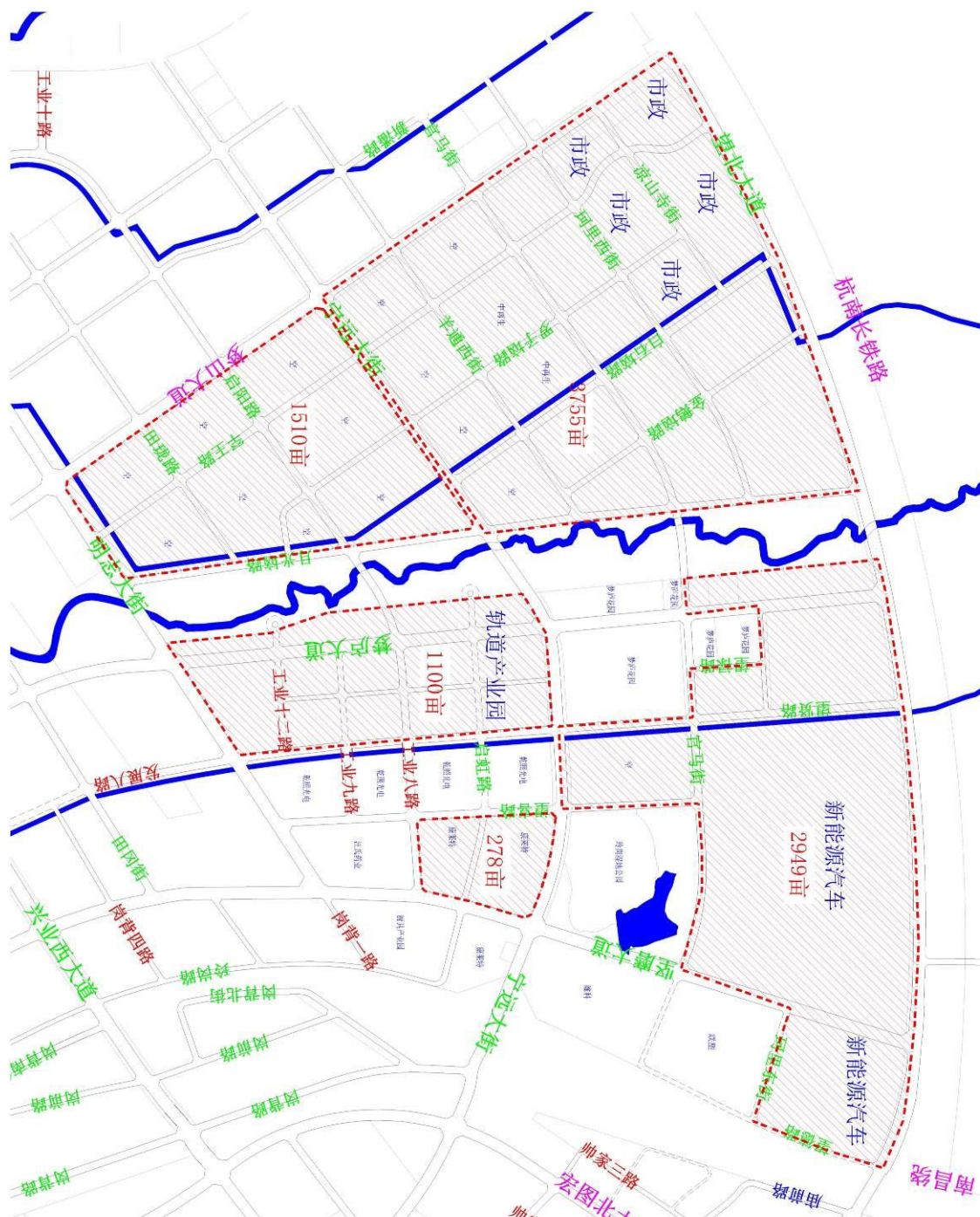


图 1.5 评价地块范围示意图

根据控规图则地块编号，本次项目评价地块主要位于 WCQ102、WCQ103、WCQ105、WCQ106 地块内，包含 54 个地块，评价地块用地性质以一类、二类工业用地为主，个别地块规划为中小学用地、商住用地以及居住用地。

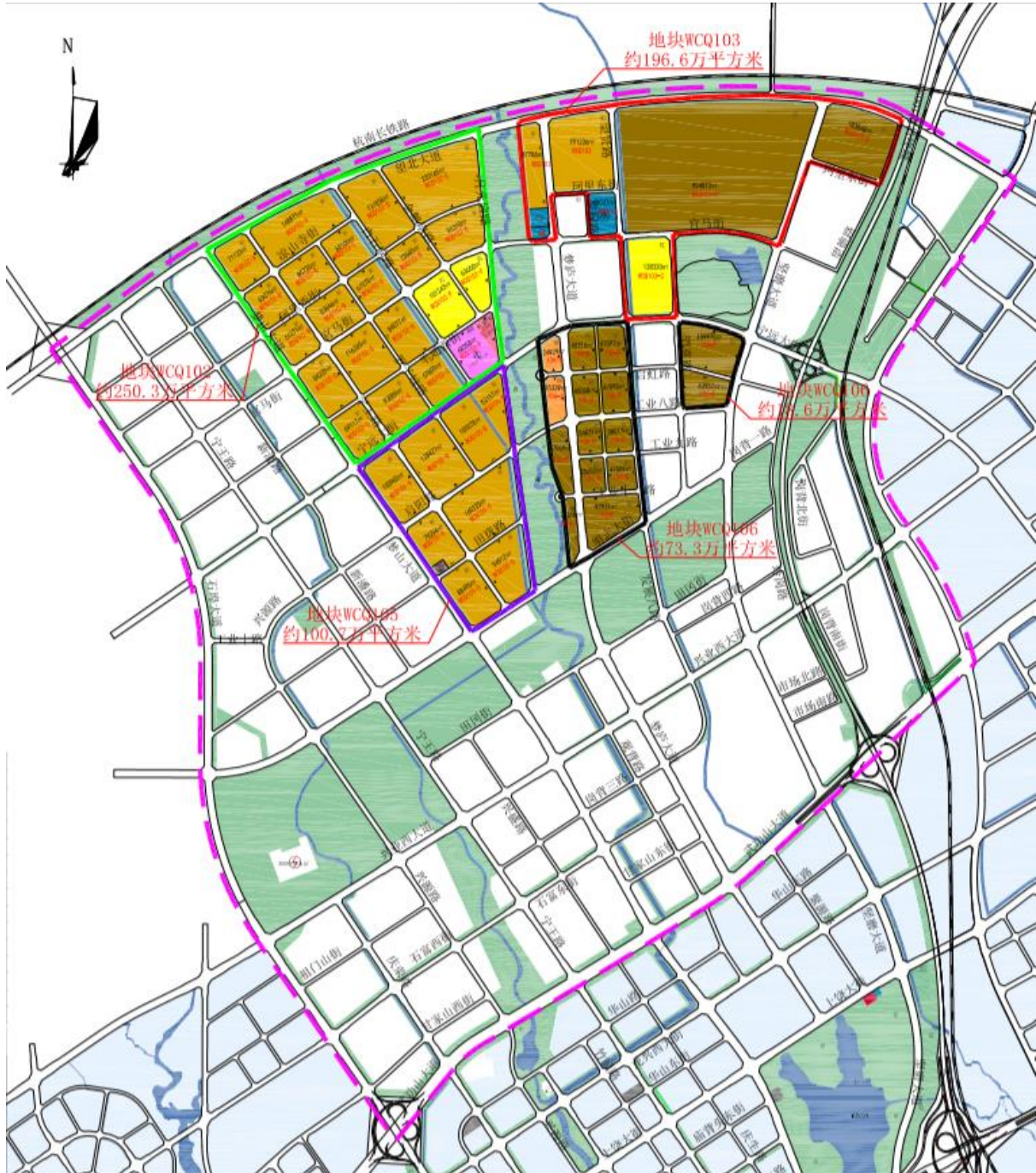


图 1.6 评价地块规划用地图

(1) WCQ102 地块 (图中绿色区域): 包含 22 个地块, 位于梦山大道以东、望北大道以南、月光恼路以西、宁远大街以北, 用地面积约 250.3 万 m²。该地块规划以一类工业用地为主, 同时规划有 2 处二类居住用地、1 处街道中心用地、以及 1 处中小学用地。

表 1.1 WCQ102 地块开发控制规划表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 规划建议开口位置 |
|--------------|-------------|--------|------------------------|---------|----------------------------|
| WCQ102 -A | M1 | 一类工业用地 | 71133 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、凉山寺街 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 148871 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、凉山寺街 2 个 |
| WCQ102 -B | M1 | 一类工业用地 | 63076 | 1.0-2.0 | 珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 85720 | 1.0-2.0 | 罗子恼路 1 个、珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 61071 | 1.0-2.0 | 珂里西街 1 个、官马街 1 个 |
| WCQ102 -C | M1 | 一类工业用地 | 83846 | 1.0-2.0 | 罗子恼路 1 个、珂里西街 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 62106 | 1.0-2.0 | 罗子恼路 1 个、珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 |
| WCQ102 -D | M1 | 一类工业用地 | 61078 | 1.0-2.0 | 罗子恼路 1 个、珂里西街 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 131838 | 1.0-2.0 | 金鹅恼路 1 个、白石恼路 2 个、珂里西街 1 个 |
| WCQ102 -E | M1 | 一类工业用地 | 73685 | 1.0-2.0 | 金鹅恼路 1 个、白石恼路 1 个、珂里西街 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 220165 | 1.0-2.0 | 金鹅恼路 1 个、月光恼路 1 个、珂里西街 1 个 |
| WCQ102 -F | M1 | 一类工业用地 | 96310 | 1.0-2.0 | 金鹅恼路 1 个、月光恼路 1 个、珂里西街 1 个 |
| | R2 | 二类居住用地 | 101243 | 2.5 | 金鹅恼路 1 个、白石恼路 1 个、羊通西街 1 个 |
| | R2 | 二类居住用地 | 63650 | 2.5 | 金鹅恼路 1 个、月光恼路 1 个 |
| WCQ102 -G | A33 | 中小学用地 | 68358 | 0.8 | 白石恼路 1 个、羊通西街 1 个 |
| | A1/A2/A5/A6 | 街道中心用地 | 21004 | 1.5 | 月光恼路 1 个、羊通西街 1 个 |
| WCQ102 -G | M1 | 一类工业用地 | 84239 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |
| | M1 | 一类工业用地 | 116365 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |
| | M1 | 一类工业用地 | 84077 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |
| | M1 | 一类工业用地 | 69117 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |
| | M1 | 一类工业用地 | 93889 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |
| | M1 | 一类工业用地 | 67890 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |

(2) WCQ103 地块 (图中红色区域): 包含 8 个地块, 位于月光恼路以东、南昌绕城高速以西、宁远大街以北、望北大道以南, 用地面积约 196.6 万 m²。该

地块规划以一类工业用地、二类工业用地为主，同时规划有 1 处二类居住用地、1 处供水用地、1 处供电用地和 1 处消防用地。

表 1.2 WCQ103 地块开发控制规划表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积/m ² | 容积率 | 规划建议开口位置 |
|----------|------|--------|---------------------|---------|-------------|
| WCQ103-A | M2 | 二类工业用地 | 954813 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |
| WCQ103-B | M2 | 二类工业用地 | 183848 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |
| WCQ103-C | R2 | 二类居住用地 | 128320 | 2.5 | 控规中尚未提出具体建议 |
| WCQ103-D | U11 | 供水用地 | 48037 | 0.9 | 控规中尚未提出具体建议 |
| WCQ103-E | M1 | 一类工业用地 | 191236 | 1.0-2.0 | 控规中尚未提出具体建议 |
| WCQ103-F | M1 | 一类工业用地 | 65014 | 1.0-2.0 | 梦庐大道 2 个 |
| | U12 | 供电用地 | 14243 | / | / |
| | U31 | 消防用地 | 8529 | / | / |

(3) WCQ105 地块（图中紫色区域）：包含 9 个地块，位于梦山大道以东、明志大街以北、宁远大街以南、月光恼路以西，规划为一类工业用地，用地面积约 100.7 万 m²。该地块规划以一类工业用地为主，同时规划有 1 处公共交通站场用地。

表 1.3 WCQ105 地块开发控制规划表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 规划建议开口位置 |
|----------|------|----------|------------------------|---------|--------------------------|
| WCQ105-A | M1 | 一类工业用地 | 100980 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、启阳路 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 78294 | 1.0-2.0 | 田珑路 1 个、启阳路 1 个 |
| | S41 | 公共交通场站用地 | 5762 | / | / |
| WCQ105-B | M1 | 一类工业用地 | 138427 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、启阳路 1 个、罗子恼路 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 105078 | 1.0-2.0 | 启阳路 1 个、罗子恼路 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 53157 | 1.0-2.0 | 月光恼路 1 个 |
| WCQ105-C | M1 | 一类工业用地 | 165325 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个、启阳路 2 个 |
| WCQ105-D | M1 | 一类工业用地 | 88496 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个 |
| | M1 | 一类工业用地 | 94912 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个 |

(4) WCQ106 地块（图中黑色区域）：包含 15 个地块，位于月光恼路以东、明志大街以北、宁远大街以南、坚磨大道以西，用地面积约 91.9 万 m²。该地块规划以二类工业用地为主，同时规划有 2 处商住用地。

表 1.4 WCQ106 地块开发控制规划表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 规划建议开口位置 |
|----------|------|--------|------------------------|---------|------------------------------|
| WCQ106-A | RB | 商住用地 | 24929 | 2.2 | 梦庐大道 1 个, 启虹路 1 个 |
| | RB | 商住用地 | 35339 | 2.2 | 梦庐大道 1 个, 启虹路 1 个 |
| WCQ106-B | M2 | 二类工业用地 | 46316 | 1.0-2.0 | 规划支路 1 个, 启虹路 1 个 |
| | M2 | 二类工业用地 | 47597 | 1.0-2.0 | 发展八路 1 个, 规划支路 1 个 |
| | M2 | 二类工业用地 | 45008 | 1.0-2.0 | 规划支路 1 个, 启虹路 1 个 |
| | M2 | 二类工业用地 | 47895 | 1.0-2.0 | 望贤路 1 个, 启虹路 1 个, 工业八路 1 个 |
| WCQ106-C | M2 | 二类工业用地 | 47059 | 1.0-2.0 | 梦庐大道 2 个 |
| | M2 | 二类工业用地 | 23266 | 1.0-2.0 | 梦庐大道 2 个 |
| WCQ106-D | M2 | 二类工业用地 | 34831 | 1.0-2.0 | 规划支路 1 个, 工业九路 1 个 |
| | M2 | 二类工业用地 | 39017 | 1.0-2.0 | 望贤路 1 个, 工业九路 1 个, 规划支路 1 个, |
| | M2 | 二类工业用地 | 35652 | 1.0-2.0 | 工业十二路 1 个, 工业九路 1 个 |
| | M2 | 二类工业用地 | 41509 | 1.0-2.0 | 望贤路 1 个, 规划支路 1 个 |
| WCQ106-E | M2 | 二类工业用地 | 97921 | 1.0-2.0 | 望贤路 1 个, 明志大街 1 个, 工业十二路 1 个 |
| WCQ106-F | M2 | 二类工业用地 | 109975 | 1.0-2.0 | 启虹路 1 个, 望喜路 1 个, 宁远大街 1 个 |
| | M2 | 二类工业用地 | 63957 | 1.0-2.0 | 工业八路 1 个, 望喜路 1 个, 启虹路 1 个 |

1.3.2 评价年限

1、评价年限

本次交通影响评价年限分为两个年限。

近期：2025 年。

远期：2035 年，与国土空间总体规划目标年限一致。

2、评价时段

本次交通影响评价时段为 7：30-8：30（早高峰）。

1.4 评价目标

结合《南昌市建设项目区域性交通影响评价操作办法（试行）》中对区域交通影响评价定义，本次评价目标如下：

1、评价目标年区域路网能否承受计划的土地开发量，并反馈规划等相关部门；

2、在目标年规划的道路交通设施条件下，预测区域内评价地块容许的土地开发量，机动车出入口、交通设施、交通组织等；

3、评价目标年区域交通设施（如公共交通、静态交通、货运交通、慢行交通等）规划合理性，并提出相关调整建议；

4、综合考虑区域土地开发的叠加效应，以目标年规划区内和相邻城市主要道路的通过能力为前提，提出分区域开发控制量和优化的土地开发组合及其在区域内地块间的分布。

1.5 评价内容和技术路线

1.5.1 评价内容

为实现上述评价目标，本次评价内容在《南昌市建设项目区域性交通影响评价操作办法（试行）》中界定的主要评价内容基础上进一步完善，本次具体评价内容如下：

- 1、区域概况及项目背景；
- 2、交通调查及现状分析；
- 3、上位国土空间规划、市政交通设施规划分析；
- 4、区域交通需求预测；
- 5、区域性交通影响评价；
- 6、重点区域及重要交通节点评估；
- 7、区域规划条件（用地性质、开发强度、交通设施、机动车出入口、交通组织等）调整建议；
- 8、结论与建议。

1.5.2 技术路线

本项目技术路线如下图所示。

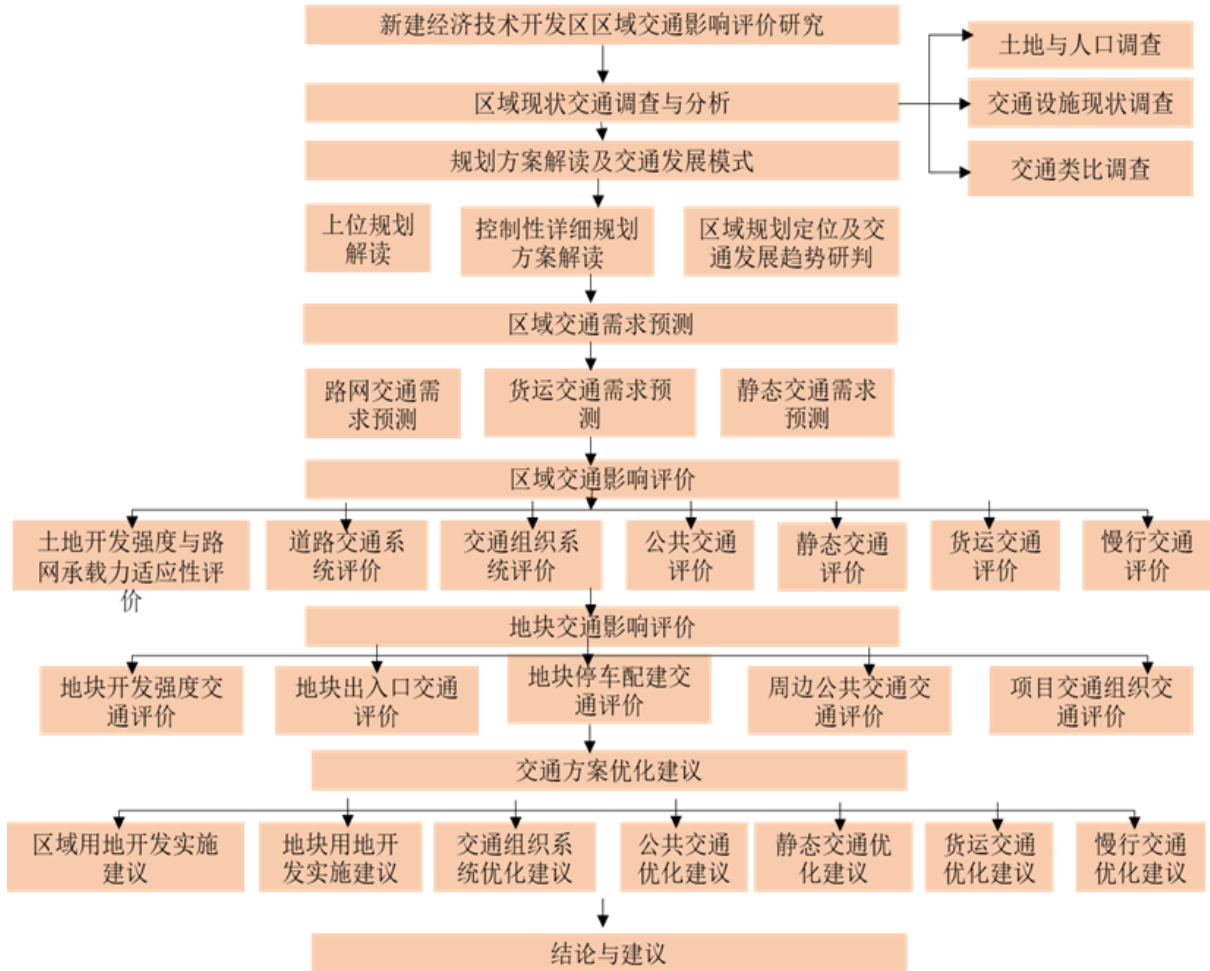


图 1.7 技术路线图

1.6 评价依据

1.6.1 上位规划成果

- (1) 《南昌市国土空间总体规划(2019-2035 年)》(在编);
- (2) 《南昌市城市综合交通规划》(2006-2020);
- (3) 《南昌市城市综合交通体系规划 (2019-2035 年)》(在编);
- (4) 《新建县城市总体规划 (2011-2030)》;

- (5)《新建县望城新区控制性详细规划》;
- (6)《南昌市望城新区控制性详细规划(修编)》;
- (7)《新建区综合交通体系规划》(2018-2035年);
- (8)《南昌市居民出行调查修正报告(2018)》;
- (9)《南昌市交通发展年度报告》(历年);
- (10)《南昌市区域性评价操作办法(试行)》;
- (11)相关法律、法规和周边相关地块规划审批情况及现状资料。

1.6.2 相关规范标准

- (1)《城市综合交通体系规划标准》(GB51328-2018);
- (2)《城市居住区规划设计规范》(GB50180-2018);
- (3)《民用建筑设计统一标准》(GB50352-2019);
- (4)《城市道路交通标志和标线设置规范》(GB51038-2015);
- (5)《城市道路交通设施设计规范》(GB50688-2011);
- (6)《城市道路交叉口规划规范》(GB50647-2011);
- (7)《车库建筑设计规范》(JGJ100-2015);
- (8)《汽车库、修车库、停车场设计防火规范》(GB50067-2014);
- (9)《建设项目交通影响评价技术标准》(CJJ/T141-2010);
- (10)《城市道路交叉口设计规程》(CJJ152-2010);
- (11)《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》(CJJ/T15-2011);
- (12)《城市道路工程设计规范》(CJJ37-2012)(2016年版);
- (13)《江西省城市建设项目交通影响评价报告编制实施细则》;

- (14) 《南昌市城市规划管理技术规定（2014）》；
- (15) 《南昌市建设项目区域性交通影响评价操作办法（试行）》；
- (16) 《南昌市建设项目交通影响评价技术导则（2017版）》；
- (17) 《南昌市建设项目停车配建标准（2017版）》。

2 区域现状交通调查与分析

2.1 项目评价地块交通调查现状分析

2.1.1 评价地块现状分析

根据控规图则地块编号，本次项目评价地块主要位于 WCQ102、WCQ103、WCQ105、WCQ106 地块内，包含 54 个地块，总用地面积达到约 6.4 平方公里，主要位于望北大道以南，梦庐大道以东、明志大街以北、南昌绕城高速以西。根据现场调查，评价 54 个地块中大部分地块处于待开发状态，部分地块完成出让。

1、WCQ102 地块（包含 22 个地块）：基本为荒地，尚未平整，部分地块已完成出让；

2、WCQ103 地块（包含 8 个地块）：部分地块已平整，部分地块已完成出让，拟规划建设新能源汽车产业园；

3、WCQ105 地块（包含 9 个地块）：基本为荒地，尚未平整，地块均未出让，周边道路系统尚未形成。

4、WCQ106 地块（包含 15 个地块）：大部分地块尚未平整，部分地块仍有居民楼等待拆迁，部分地块已完成出让。

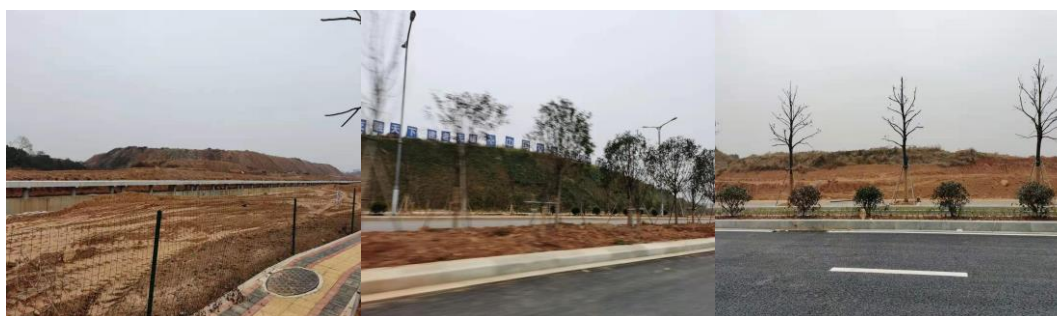
评价地块现状出让情况及部分地块现状如下图所示。



图 2.1 评价地块土地出让图（黄色为已出让地块，灰色为未出让地块）



WCQ102 地块现状图



WCQ103 地块现状图



WCQ105 地块现状图



WCQ106 地块现状图

图 2.2 部分评价地块现状图

2.1.2 评价地块周边交通现状分析

根据现状摸排，受地块开发程度低下影响，目前地块周边交通发展整体处于初级阶段，地块主要通过私家车通行，配套公共交通设施较少。目前现状周边主干路主要有宁远大街、坚磨大道、梦庐大道等，大部分主、次干路还在建设中。评价地块周边无轨道交通，仅设有公交站点 6 个，分别分布在宁远大街、坚磨大道、官马街、望喜路上，主要按照港湾式站台建设。途径常规公交线路 3 条（890 路、863 路、105 长班），主要服务于周边居住及工业用地，其中 863 路可实现与新建区主城区及九龙湖新城西客站地区的联系。评价地块周边未有已建成的社会公共停车场。

2.2 区域土地利用和人口现状分析

2.2.1 区域土地利用现状

根据现场摸查，目前区域现状主要由村庄建设用地和一些零星建设用地构成，整体呈现尚未开发的原生状态。其中现状村庄建设用地主要位于梦庐大道以西，主要包含石埠村等。零星建设用地主要包含为工业用地和居住用地，正在建设用地区主要为江西乾照广电有限公司、江西康莱特新森医药原料有限公司等。居住用地主要为正在开发建设的梦庐居住小区。



图 2.3 在建的梦庐居住小区



图 2.4 已建成的江西乾照广电有限公司

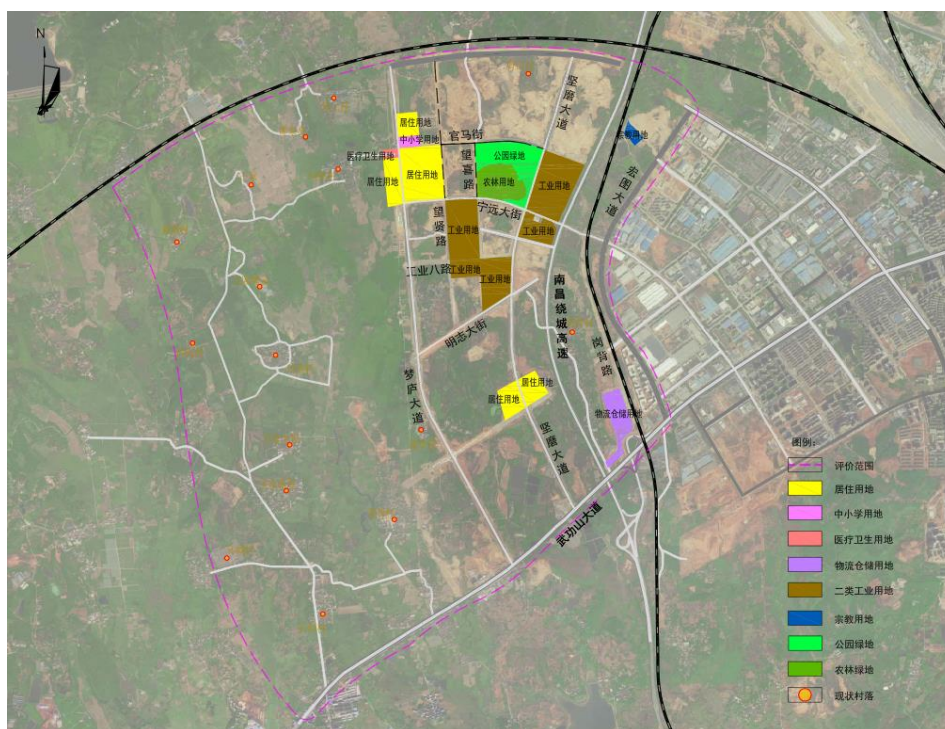


图 2.5 区域土地利用现状图

2.2.2 区域土地出让分析

截止目前，区域内大部分地块尚未出让，仅完成出让地块 34 块，主要为工业及居住用地，现状在建的有梦庐花园、玲岗花园、维科等项目，筹建的有车解、中南高科、联塑等项目，已投产有乾照光电、鑫源物流等项目。

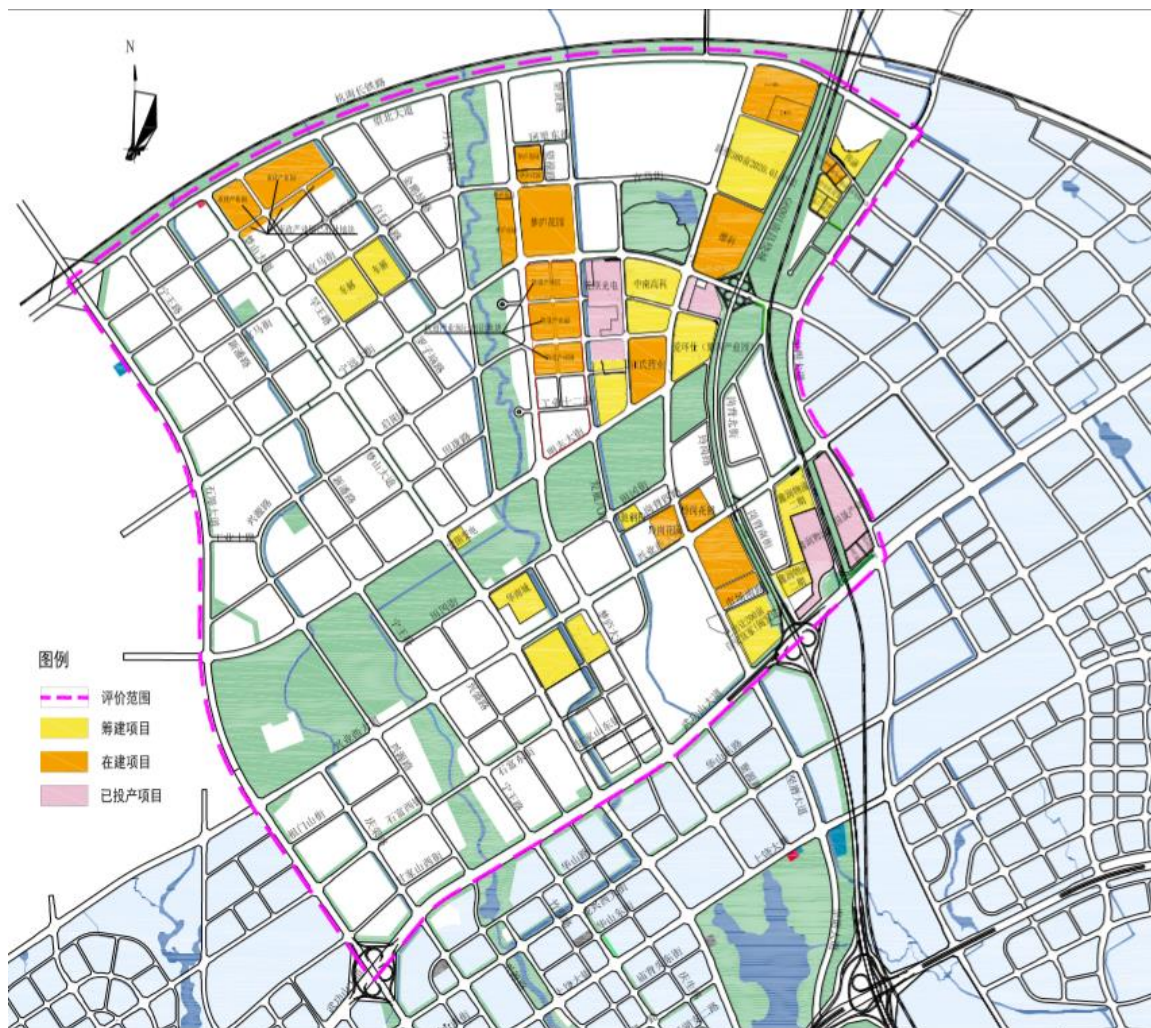


图 2.6 评价范围现状土地出让图（空白为未出让地块）

2.2.3 区域人口分布现状

根据目前规划范围内尚有部分农村居民点，共涉及石埠镇的 7 个行政村，主要包含石埠村等，现状人口约 16254 人，户数约 3366 户，其中留田村、珂里村已拆迁安置。

表 2.1 石埠镇人口分布表

| 村名 | 户数 (户) | 人数 (人) | 备注 | |
|-----|--------|--------|------|-------|
| 石埠镇 | 石埠村 | 678 | 3251 | --- |
| | 观背村 | 373 | 1883 | --- |
| | 田垅村 | 337 | 1769 | --- |
| | 岗背村 | 456 | 2081 | --- |
| | 留田村 | 536 | 2609 | 已拆迁安置 |
| | 珂里村 | 574 | 2715 | 已拆迁安置 |
| | 新潘村 | 412 | 1946 | --- |
| 总计 | 3366 | 16254 | --- | |

2.3 区域交通系统现状分析

2.3.1 道路交通现状分析

1、现状区域路网结构分析

(1) 对外道路路网结构

现状研究区域北部为湾里、九江地区，东部为望城新区工业区，南部为望城新区其他组团，如工业片区生活配套组团等，西侧为新丰新城组团。在城市道路交通方面，研究区域对外通道主要有南昌绕城高速、武功山大道、望北大道、宁远大街等 4 条重要骨干道路实现对外交通联系。其中评价区域通过南昌绕城高速与北侧湾里及九江市方向形成良好的交通对接，利用武功山大道向西可实现与新丰新城组团的联系，通过武功山大道、望北大道、宁远大街等主干路实现与南昌西站、红角洲、新建区、红谷滩地区的联系，增强区域间的可达性。

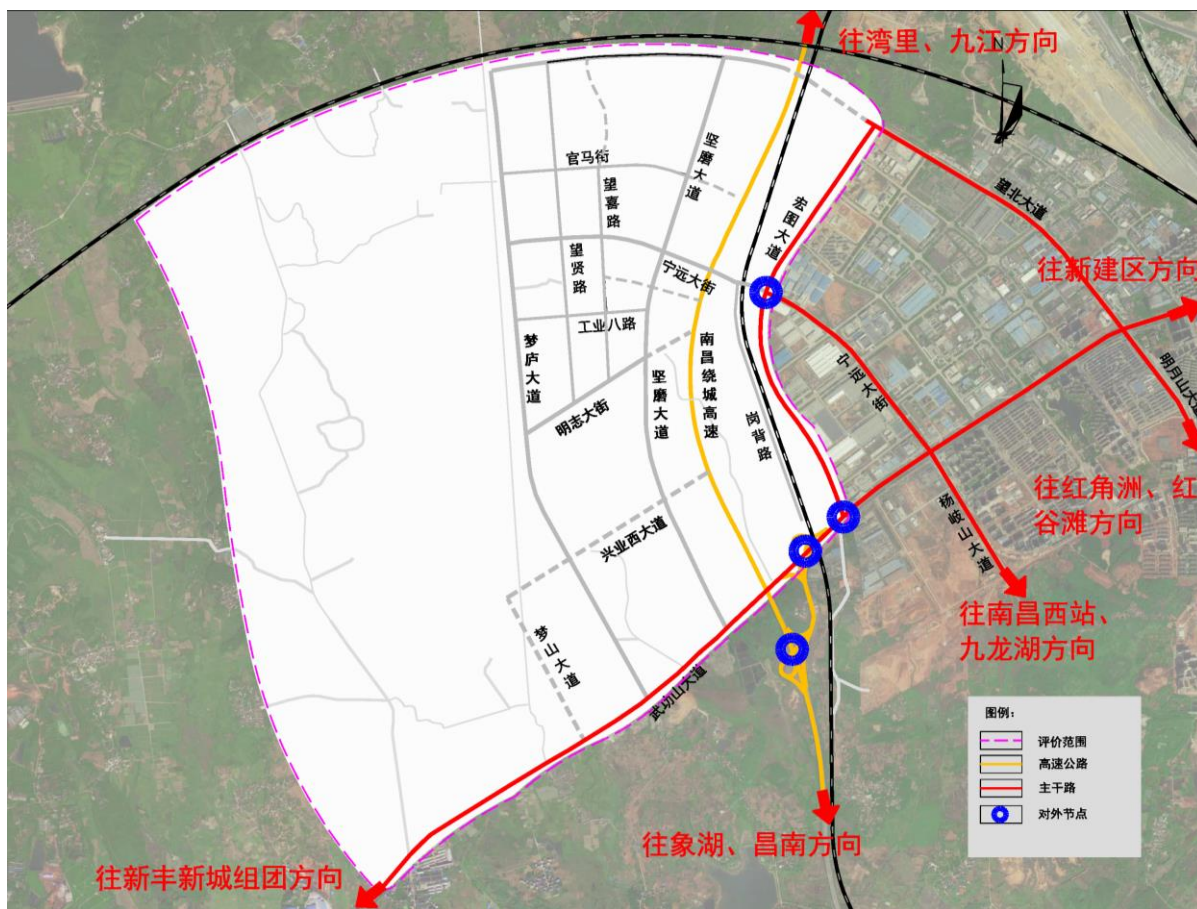


图 2.7 区域对外道路路网结构图

(2) 内部道路路网结构

现状区域内路网结构尚未完善，路网骨架尚未成型，大部分道路还未建设，路网密度较低，整体的连通性较差。其中高速公路有南昌绕城高速，主干路有武功山大道、宏图大道、宁远大街、坚磨大道、梦庐大道；现状次、支路大部分还在建设中，部分虽已建成但还未通车。现状区域内车流主要通过宁远大街、宏图大道汇入武功山大道以及南昌绕城高速对外进行疏散。

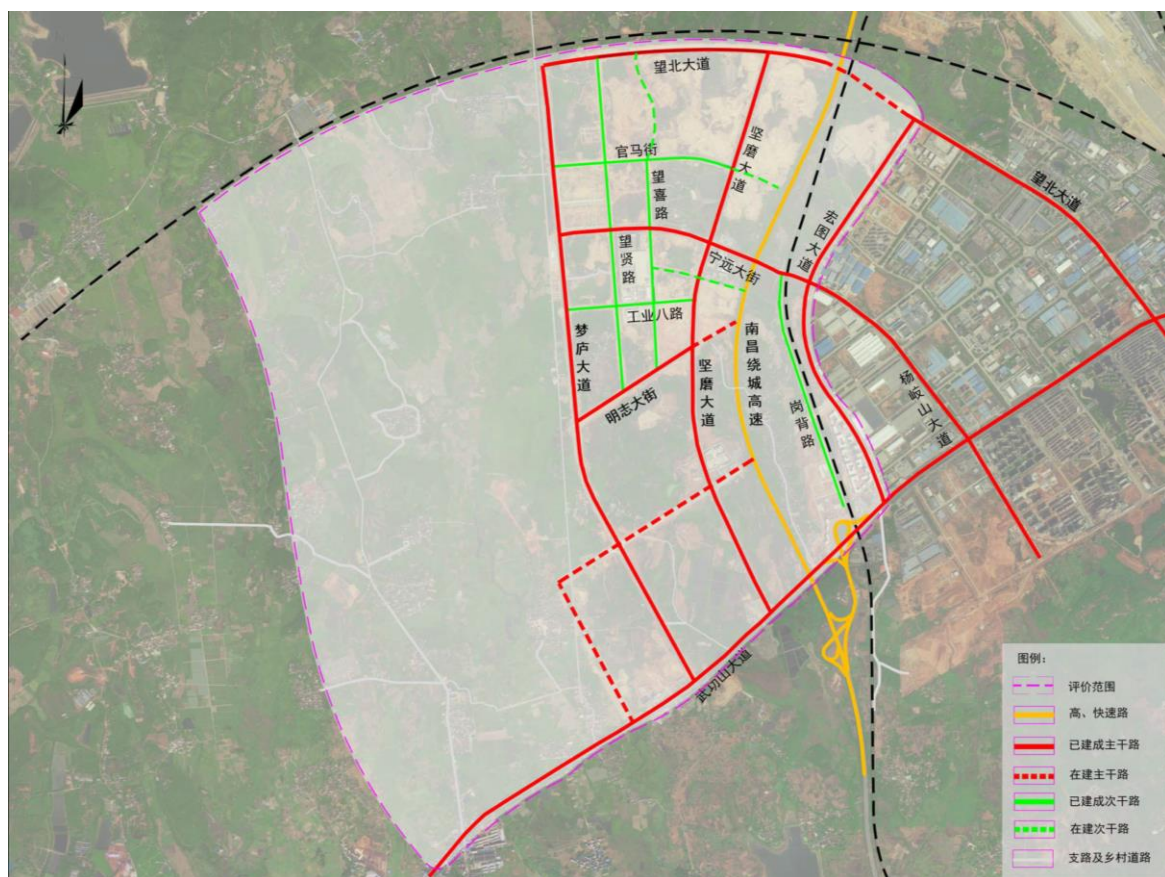


图 2.8 区域道路路网结构图

现状区域内已建成的高速路有南昌绕城高速；主干路有武功山大道、宏图大道、宁远大街（宏图大道-梦庐大道）、坚磨大道（望北大道-兴业大道）、梦庐大道（望北大道-武功山大道）。

已建成尚未通车的主干路有望北大道、兴业西大道、明志大街（坚磨大道-望喜路）；次干路有望贤路、望喜路（官马街-明志大街）、发展八路（宁远大街-明志大街）、官马街（望喜路-梦庐大道）。

正在施工建设的主干路有望北大道（宏图大道-南昌绕城高速）、兴业西大道（宏图大道-坚磨大道、梦庐大道以西）、坚磨大道（兴业西大道-武功山大道）、明志大街（望喜路-梦庐大道）；次干路有官马街（坚磨大道-望喜路）、望喜路（望北大道-官马街）；支路启虹路。其他道路现状尚未施工建设。

表 2.2 现状路网建设情况表

| 道路名称 | 道路等级 | 起终点 | 道路红线/m | 现状建设情况 | 现状横断面 | 现状情况 |
|--------|---------|-------------|--------|-----------|------------------------|---|
| 南昌绕城高速 | 高速公路 | 武功山大道-望北大道 | 32.5 | 已建成通车 | 双向六车道 |  |
| 武功山大道 | I 级主干路 | 宏图大道以西 | 81 | 已建成通车 | 四块板, 主线双向六车大道, 辅道双向四车道 |  |
| 望北大道 | I 级主干路 | 宏图大道以东 | 50 | 已建成通车 | 一块板, 为未划分车道 |  |
| | | 宏图大道-南昌绕城高速 | | 正在施工建设 | —— |  |
| | | 南昌绕城高速-梦庐大道 | | 已建成, 尚未通车 | 四块板, 未划分车道 |  |
| | | 梦庐大道以西 | | 还未建设 | —— |  |
| 宏图大道 | I 级主干路 | 望北大道-武功山大道 | 45 | 已建成通车 | 一块板, 双六车道, 机非混行 |  |
| 兴业西大道 | II 级主干路 | 宏图大道-坚磨大道 | 50 | 正在施工建设 | —— | —— |
| | | 坚磨大道-梦庐大道 | | 已建成, 尚未通车 | 一块板, 为未划分车道 |  |
| | | 梦庐大道以西 | | 正在施工建设 | —— | —— |
| 梦庐大道 | II 级主干路 | 望北大道-武功山大道 | 45 | 已建成通车 | 三块板, 双向八车道, 机非隔离 |  |
| 梦山大道 | II 级主干路 | 兴业西大道-武功山大道 | 50 | 正在施工建设 | —— |  |

| 道路名称 | 道路等级 | 起终点 | 道路红线/m | 现状建设情况 | 现状横断面 | 现状情况 |
|------|--------|-------------|--------|----------|----------------|---|
| | | 望北大道-武功山大道 | 50 | 还未建设 | —— | —— |
| 宁远大街 | II级主干路 | 宏图大道-梦庐大道 | 45 | 已建成通车 | 两块板，双向四车道，机非分行 |  |
| | | 梦庐大道以西 | | 还未建设 | —— | —— |
| 坚磨大道 | II级主干路 | 望北大道-兴业西大道 | 50 | 已建成通车 | 两块板，双向四车道，机非混行 |  |
| | | 兴业西大道-武功山大道 | | 正在施工建设 | —— | —— |
| 明志大街 | II级主干路 | 坚磨大道-望喜路 | 50 | 已建成，尚未通车 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | —— |
| | | 望喜路-梦庐大道 | | 正在施工建设 | —— | —— |
| | | 梦庐大道以西 | | 还未建设 | —— | —— |
| 望贤路 | 次干路 | 望北大道-宁远大街 | 30 | 已建成，尚未通车 | 三块板，双向四车道，机非隔离 |  |
| 发展八路 | 次干路 | 宁远大街-明志大街 | 30 | 已建成，尚未通车 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | —— |
| | | 明志大街-兴业西大道 | | 还未建设 | —— | —— |
| 官马街 | 次干路 | 坚磨大道-望喜街 | 30 | 正在施工建设 | —— | —— |
| | | 望喜街-梦庐大道 | | 已建成，尚未通车 | 三块板，双向四车道，机非隔离 |  |
| | | 梦庐大道以西 | | 还未建设 | —— | —— |
| 启虹路 | 支路 | 望喜路-坚磨大道 | 24 | 正在施工建设 | —— | —— |



图 2.9 评价区域道路现状图

现状评价区域内对外的主要通道之一的宁远大街现状坚磨大道至宏图大道段受到高压电线柱子、铁路以及高速公路跨线桥的影响，主线车流的车速受限，运行较为不畅，行驶的舒适感较低。

2、现状区域道路交叉口现状

现状区域内已建成通车的交叉口基本设置信号控制，少部分交叉口未设置信号控制。区域内对疏散的重要节点已建成通车的有武功山大道-南昌绕城高速立交、武功山大道-宏图大道（武功山大道以南段未建）、坚磨大道-宁远大街、武功

山大道-梦庐大道（武功山大道以南段未建）、武功山大道-坚磨大道（武功山大道以南段未建）；其中武功山大道-宏图大道、武功山大道-坚磨大道交叉口现状未设置信号控制。

表 2.3 区域内主要交叉口现状情况

| 交叉口名称 | 现状交叉口类型 | 现状建设情况 |
|----------------|-------------|-----------------|
| 武功山大道-南昌绕城高速立交 | 全互通立体交叉口 | 已建成通车 |
| 武功山大道-宏图大道-交叉口 | T型无信号控制交叉口 | 宏图大道：武功山大道以南段未建 |
| 武功山大道-坚磨大道交叉口 | T型无信号控制交叉口 | 坚磨大道：武功山大道以南段未建 |
| 武功山大道-梦庐大道交叉口 | T型信号控制交叉口 | 梦庐大道：武功山大道以南段未建 |
| 宏图大道-宁远大街交叉口 | 十字型信号控制交叉口 | 已建成通车 |
| 坚磨大道-宁远大街交叉口 | 十字型信号控制交叉口 | 已建成通车 |
| 梦庐大道-宁远大街交叉口 | T型信号控制交叉口 | 宁远大街：梦庐大道以西段未建 |
| 坚磨大道-兴业西大道交叉口 | 十字型信号控制交叉口 | 已建成通车 |
| 坚磨大道-明志大街交叉口 | 十字型信号可控制交叉口 | 已建成通车 |
| 坚磨大道-工业八路交叉口 | T型信号控制交叉口 | 已建成通车 |
| 梦庐大道-官马街交叉口 | T型信号控制交叉口 | 官马街未通车 |
| 梦庐大道-宁远大街交叉口 | T型信号控制交叉口 | 宁远大街：梦庐大道以西段未建 |
| 梦庐大道-工业八路交叉口 | T型信号控制交叉口 | 工业八路：梦庐大道以西段未建 |
| 梦庐大道-明志大街交叉口 | T型信号控制交叉口 | 明志大街：梦庐大道以西段未建 |
| 梦庐大道-兴业西大道交叉口 | 十字型信号控制交叉口 | 已建成通车 |
| 望北大道-宏图大道交叉口 | T型交叉口 | 正在施工建设 |
| 望北大道-坚磨大道交叉口 | T型交叉口 | 建成未通车 |
| 望北大道-望贤路交叉口 | T型交叉口 | 建成未通车 |
| 望北大道-梦庐大道交叉口 | — | 正在施工建设 |
| 望贤路-宁远大街交叉口 | 十字型交叉口 | 正在施工建设 |



宁远大街—宏图大道交叉口



武功山大道—宏图大道交叉口



坚磨大道—宁远大街交叉口



竖磨大道—望北大道交叉口

望北大道-宏图大道交叉口

望北大道-望贤路交叉口



望贤路-宁远大街交叉口

梦庐大道-官马街交叉口

梦庐大道-宁远大街交叉口

图 2.10 区域内节点现状情况

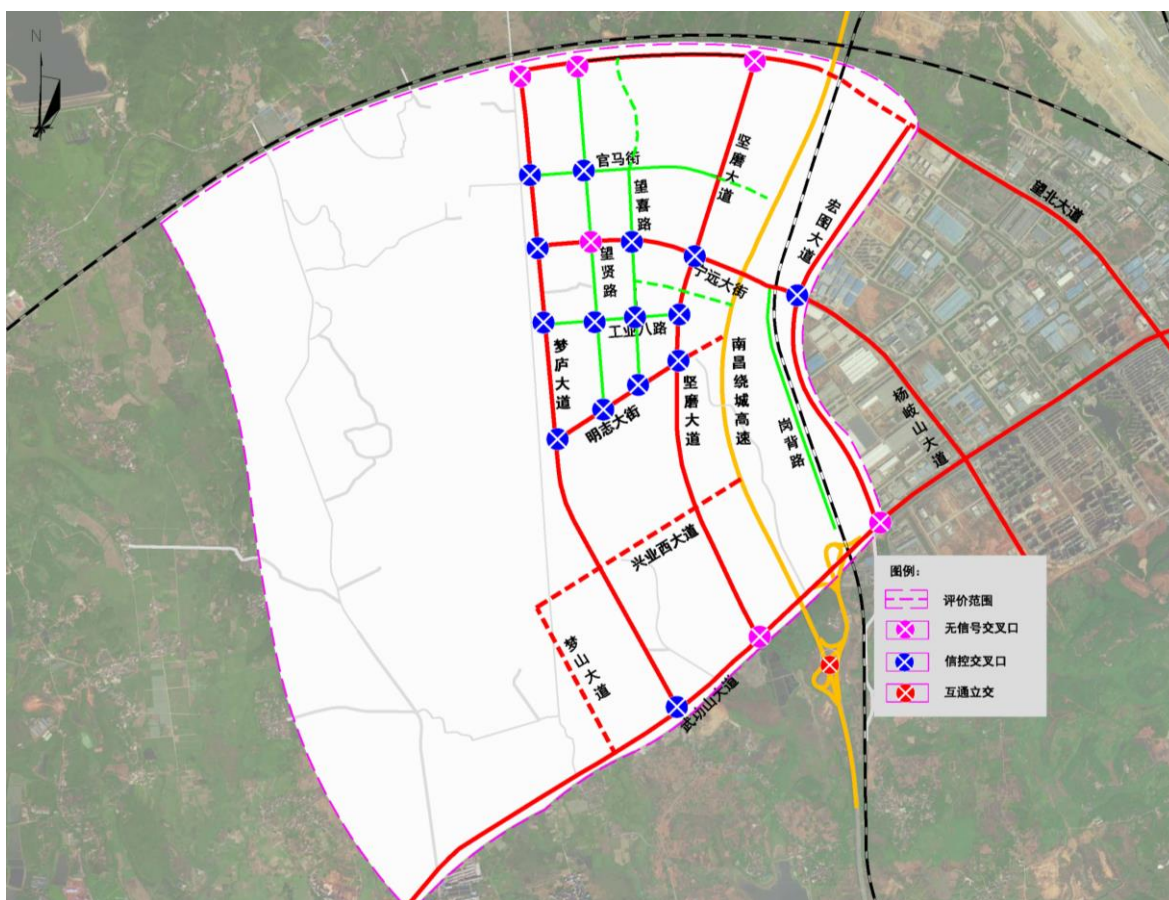


图 2.11 现状交叉口分布图

3、区域道路网交通运行情况现状分析

为更好的了解评价范围内的交通运行情况,于2020年12月8日上午8:30-9:30对区域内的宏图大道、坚磨大道、宁远大街、武功山大道、南昌绕城高速、武功山大道-宏图大道节点、坚磨大道-宁远大街交叉口展开调查。由于其他道路大部分还处于施工建设或还未通车状态,路段交通流量少甚至没有,因此不对其进行调查。调查点位如下图所示。

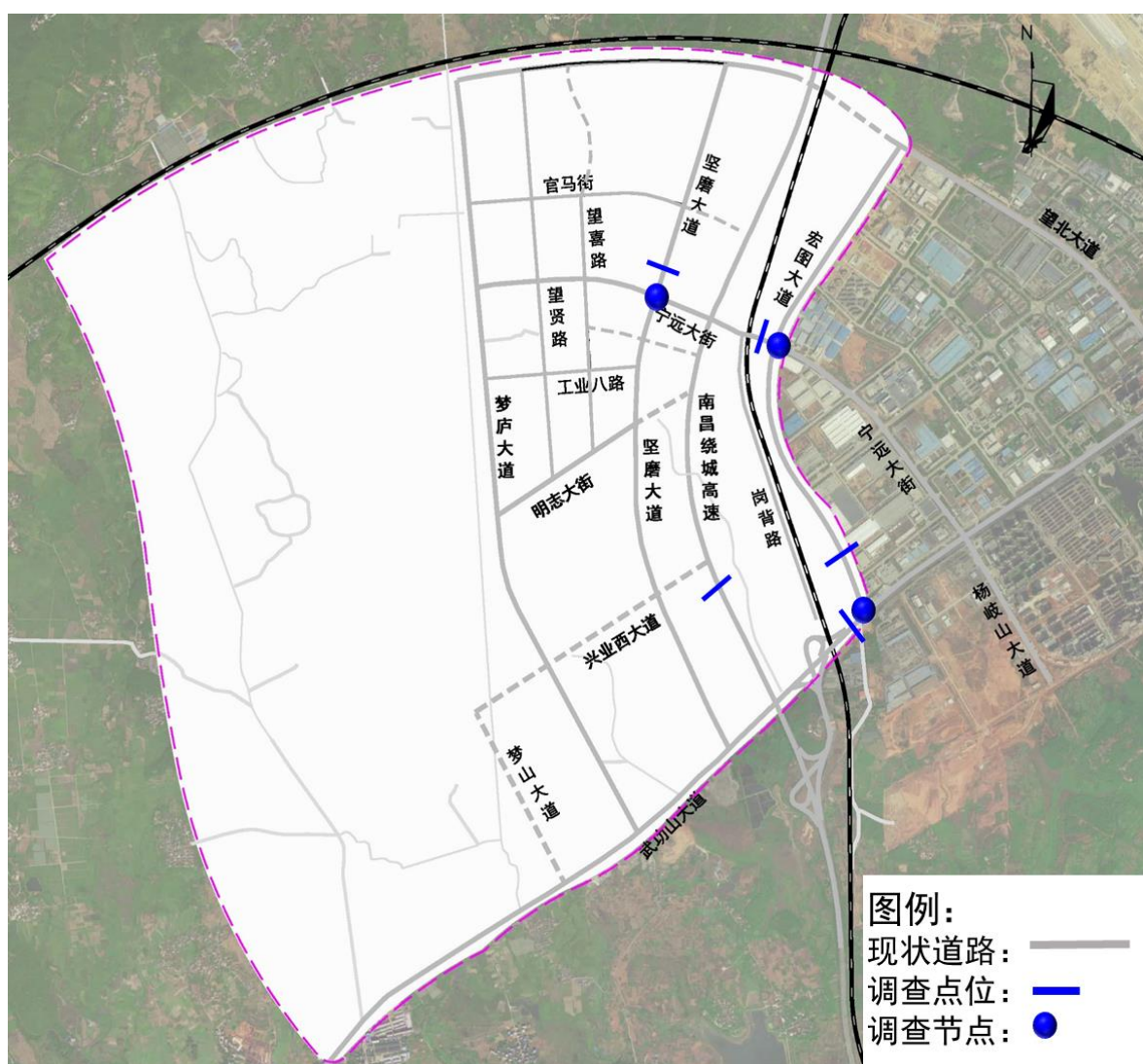


图 2.12 调查点位示意图

根据现状调查，区域内的大部分用地处于正在开发或尚未开发状态，道路网尚未建设完成，区域内车流较少，主要集中在武功山大道上，以货运车流与过境车流居多，整体情况较为良好。现状坚磨大道-宁远大街、宏图大道-宁远大街交叉口为十字型信号控制交叉口，车流量较少，多为货车；宏图大道-武功山大道交叉口现状为无信号控制 T 型交叉口，武功山大道主线车流量较大，宏图大道进出车流对主线车流的运行影响较大，交叉口内的运行情况较为混乱。

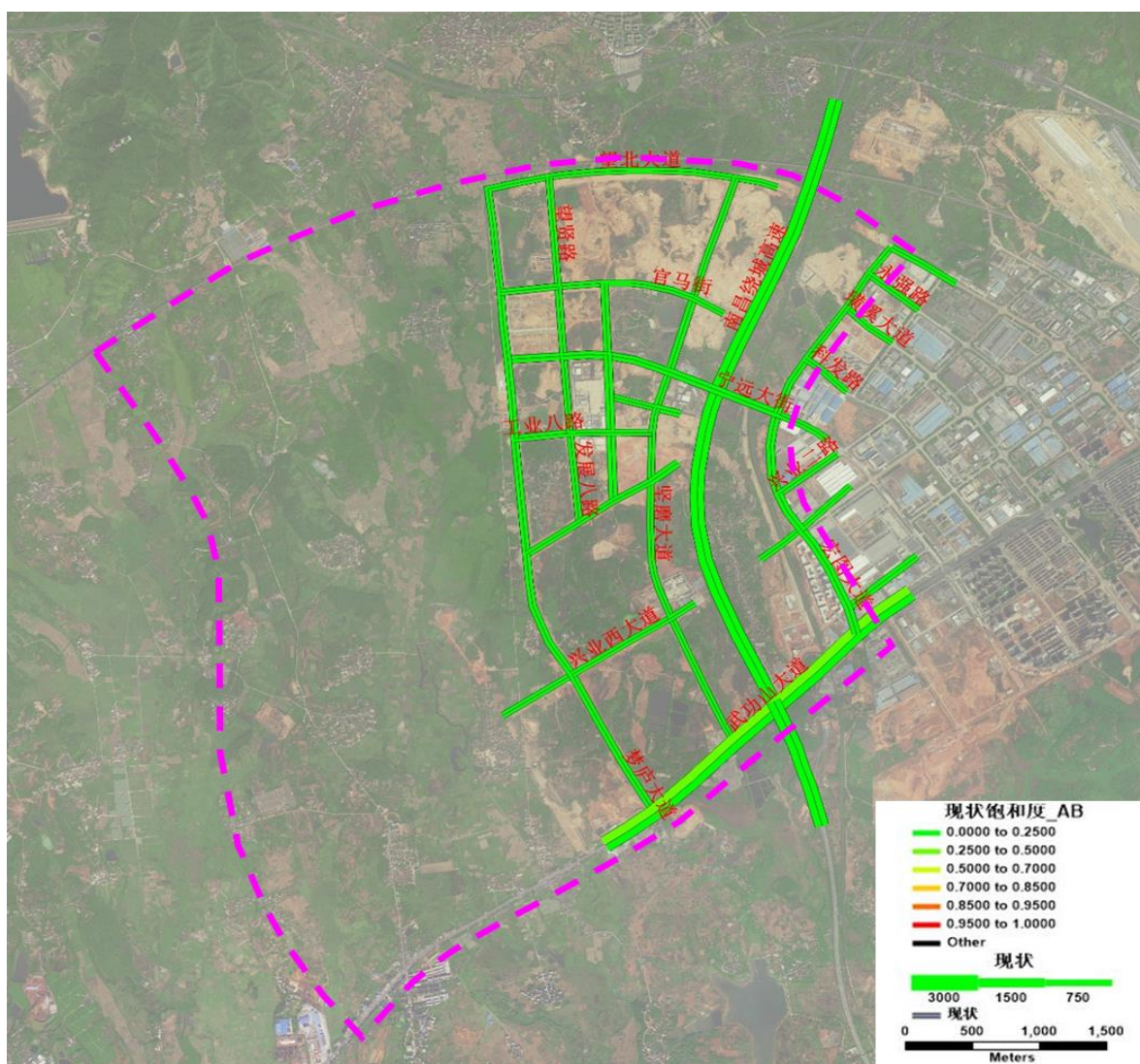


图 2.13 评价范围道路运行情况示意图

表 2.4 现状路段机动车高峰时段交通量及饱和度表

| 道路名称 | 方向 | 现状交通量 (pcu/h) | 现状通行能力 (pcu/h) | 饱和度 |
|--------|-----|---------------|----------------|-------|
| 南昌绕城高速 | 北向南 | 896 | 5140 | 0.17 |
| | 南向北 | 688 | 5140 | 0.13 |
| 武功山大道 | 东向西 | 1348 | 4810 | 0.28 |
| | 西向东 | 976 | 4810 | 0.20 |
| 宏图大道 | 北向南 | 188 | 2760 | 0.07 |
| | 南向北 | 220 | 2760 | 0.08 |
| 宁远大街 | 东向西 | 164 | 2780 | 0.06 |
| | 西向东 | 156 | 2780 | 0.06 |
| 坚磨大道 | 北向南 | 44 | 2870 | 0.02 |
| | 南向北 | 4 | 2870 | 0.001 |

表 2.5 交叉口高峰交通流量 (pcu/h)

| 武功山大道-宏图大道 (无信号控制 T 型交叉口) | | | | | | |
|---------------------------|----|------|----|------|-----|------|
| 方向 | | 东 | 南 | 西 | 北 | 合计 |
| 进口 | 直行 | 1144 | — | 924 | — | 2612 |
| | 左转 | — | — | 52 | 120 | |
| | 右转 | 168 | — | — | 68 | |
| | 掉头 | 136 | — | — | — | |
| | 合计 | 1448 | — | 976 | 188 | |
| 出口 | | 1044 | — | 1348 | 220 | 2612 |
| 现状通行能力 | | 7380 | | | | |
| 饱和度 | | 0.35 | | | | |
| 服务水平 | | 二级 | | | | |
| 坚磨大道-宁远大街 | | | | | | |
| 方向 | | 东 | 南 | 西 | 北 | 合计 |
| 进口 | 直行 | 100 | 4 | 116 | 8 | 344 |
| | 左转 | 28 | 0 | 4 | 40 | |
| | 右转 | 36 | 0 | 8 | 0 | |
| | 合计 | 164 | 4 | 128 | 48 | |
| 出口 | | 156 | 44 | 100 | 44 | 344 |
| 现状通行能力 | | 6480 | | | | |
| 饱和度 | | 0.05 | | | | |
| 服务水平 | | A | | | | |

2.3.2 交通组织现状分析

根据现状调查，现状区域内大部分用地尚未开发，进出车流主要以工地货车以及周边区域内车流为主，通过现状已建通车的宁远大街、宏图大道以及武功山大道对外进行集散。区域内建设道路均实施双向交通组织形式，除武功山大道-宏图大道交叉口外，其余平面交叉口均实施信号灯控制。

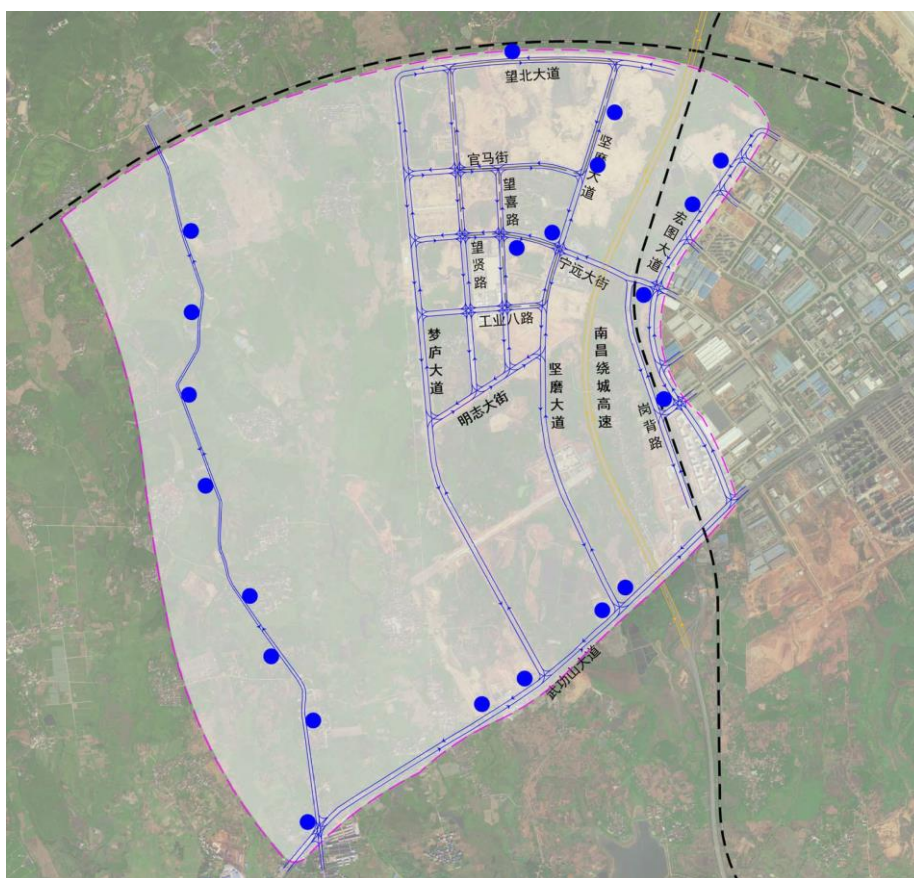


图 2.14 交通组织现状图

2.3.3 公共交通现状分析

评价范围内目前用地开发建设尚未成熟，整体利用程度较低，评价区域内公共交通发展处于起步阶段，目前区域内无轨道交通，主要通过常规公交出行为主。区域内现状公交站点 21 个（含招呼站），主要分布在宏图大道、宁远大街、武功山大道等主干路及部分乡村道路上，且主要按照港湾式站台建设。途经常规公交

线路 8 条，主要服务于周边居住及工业用地，其中包含的 863 路、117 路快班、117 路、119 路、105 路短班、152 路等，可实现与新建区主城区及九龙湖新城西客站地区的联系。

评价范围内公交线路如下表所示。

表 2.6 评价范围内公交站点一览表

| 序号 | 站点名称 | 所处道路名称 | 站点类型 | 公交线路 | 线路条数 |
|-----------|-----------|--------|------|----------------------------------|------|
| 1 | 金仙寺 | 宏图大道 | 中途站 | 105 路长班 | 1 |
| 2 | 科发路口 | 宏图大道 | 中途站 | 105 路长班 | 1 |
| 3 | 宁远·宏图路口 | 宁远大街 | 中途站 | 890 路、863 路 | 2 |
| 4 | 宏图·兴业路口 | 宏图大道 | 中途站 | 890 路 | 1 |
| 5 | 坚磨·官马路口 | 坚磨大道 | 中途站 | 890 路 | 1 |
| 6 | 十九公庄（招呼站） | 武功山大道 | 中途站 | 117 路、119 路 | 2 |
| 7 | 骏图实业（招呼站） | 武功山大道 | 中途站 | 119 路 | 1 |
| 8 | 岭岗湿地公园 | 宁远大街 | 中途站 | 890 路 | 1 |
| 9 | 宁远·望喜路口 | 宁远大街 | 中途站 | 863 路、890 路 | 2 |
| 10 | 范珑（临时站） | 坚磨大道 | 中途站 | 105 路长班 | 1 |
| 11 | 霞山（临时站） | 望喜路 | 中途站 | 105 路长班 | 1 |
| 12 | 甘家山 | 武功山大道 | 中途站 | 105 短班、152 路、117 路、119 路 | 4 |
| 13 | 老石埠 | 武功山大道 | 中途站 | 105 短班、152 路、117 路、117 路快班、119 路 | 5 |
| 14 | 新石埠 | 武功山大道 | 中途站 | 105 短班、152 路、117 路、119 路 | 4 |
| 15 | 石埠中学 | 乡村道路 | 中途站 | 105 短班、 | 1 |
| 16 | 方家老居 | 乡村道路 | 中途站 | 105 短班、 | 1 |
| 17 | 方家新居 | 乡村道路 | 中途站 | 105 短班、 | 1 |
| 18 | 大路熊家 | 乡村道路 | 中途站 | 105 短班、 | 1 |
| 19 | 谢家村（下谢家） | 乡村道路 | 中途站 | 105 短班、 | 1 |
| 20 | 珂里符家 | 乡村道路 | 中途站 | 105 短班、 | 1 |
| 21 | 王家村 | 乡村道路 | 中途站 | 105 短班、 | 1 |
| 合计（不重复计算） | | | | | 8 |

公交站台主要布设形式如下图所示。



图 2.15 现状公交站台主要布设形式

2.3.4 货运交通现状分析

1、实施货运政策

南昌市货车限行政策主要有分时段禁行及全天候禁行两种方式:

(1) 每日 7 时至 23 时, 禁止货运机动车、牵引车、专项作业车、轮式自行机械在以下区域和道路通行: 昌东大道、昌南大道的昌东大道口至生米大桥口段、生米大桥(含)、赣江南大道的生米大桥下至龙兴大街口段(含)、龙兴大街的赣江南大道口至枫生快速路口段(含)、枫生快速路的龙兴大街口至玉屏东大街口段、玉屏东大街的枫生快速路口至孔目湖大街口段、孔目湖大街、英雄大桥、富大有路的英雄大桥下至昌东大道口段围合的区域。

(2) 全天候禁止中型(含)以上货运机动车、牵引车、专项作业车、轮式自行机械在以下区域和道路通行: (一) 会展路的红谷中大道口至赣江中大道口段(含)、赣江中大道的会展路口至世贸路口段(含)、世贸路的赣江中大道口至红谷中大道口段(含)、红谷中大道的世贸路口至会展路口段(含)围合的区域。(二) 学府南大道的丰和南大道口至莲花路口段(含)、莲花路的学府南大道口至卧龙路口段(含)、卧龙路的莲花路口至丰和南大道口段(含)、丰和南大道的卧龙路口

至学府南大道口段围合的区域。(三) 朝阳大桥、八一大桥、赣江大桥、红谷隧道、滕王阁隧道、象湖隧道、阳明路-青山湖隧道、洛阳路隧道。

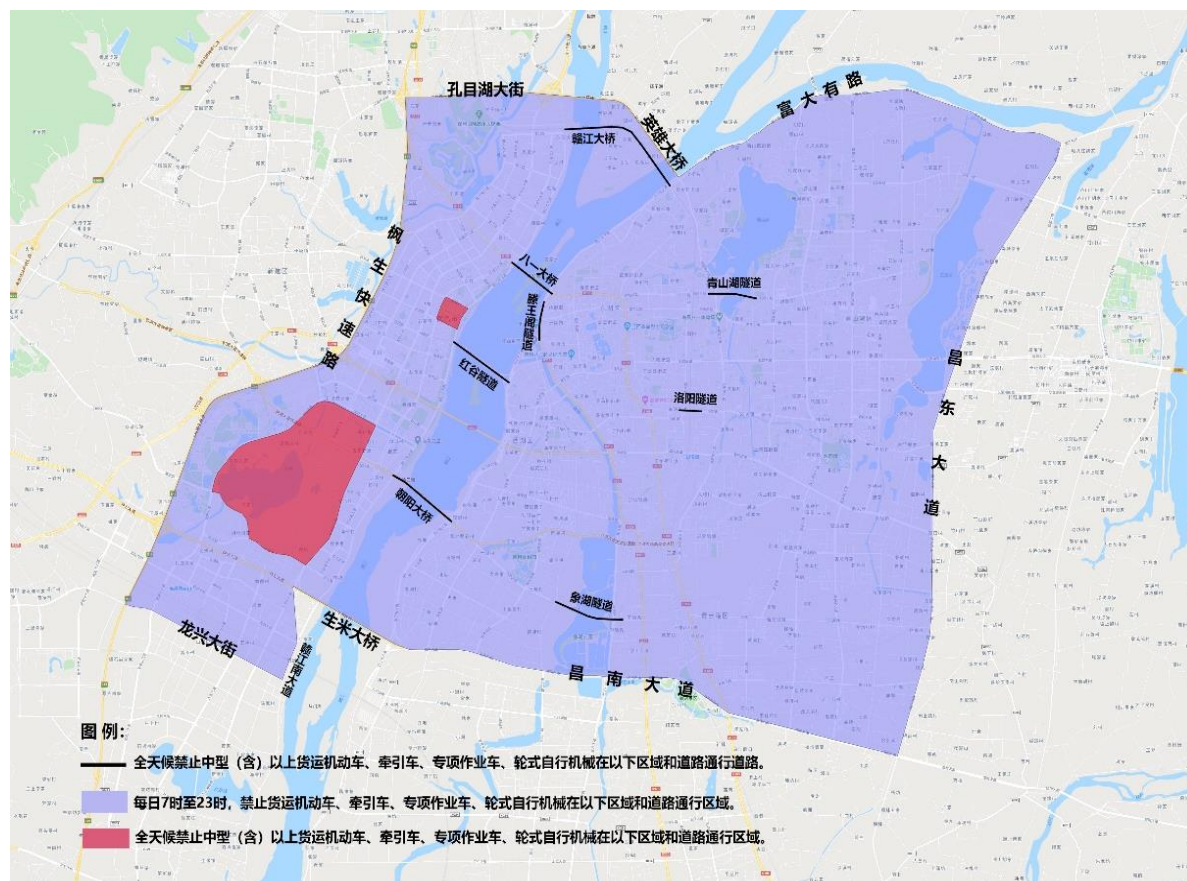


图 2.16 南昌市货车分时段及全天候限行区域

(3) 2021年2月19日起, 每日7:00-23:00, 禁止货运机动车、牵引车、专项作业车、轮式自行机械在西一环(蛟桥立交-前湖立交)、北一环(蛟桥立交-英雄大桥东)、枫生快速路(前湖立交-祥云立交段)上通行。

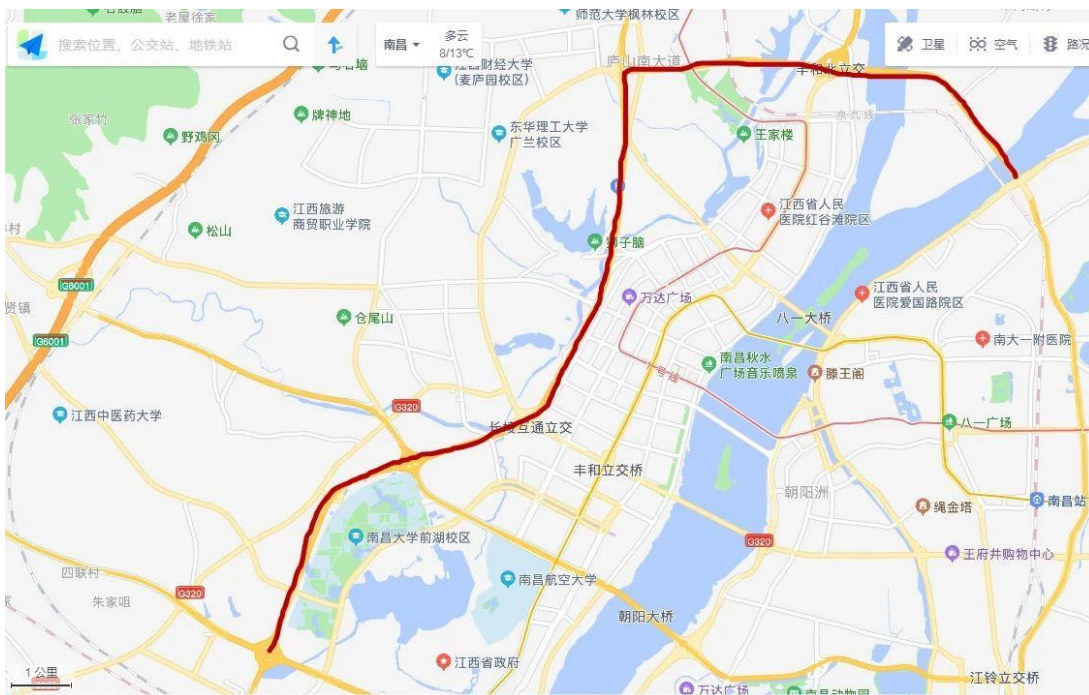


图 2.17 南昌市北一环、西一环、枫生块速路限货

本次评价范围未被纳入到货车禁行区域。

3、货运设施

根据现状调查，区域内未建有货运交通设施，如货运站场、货运枢纽等。

4、对外货运通道

项目基地区域周边的货运通道主要有高速公路与国道，分别为南北向南昌绕城高速公路、东西向杭长高速-祥云大道、西南向至东北向为 320 国道。

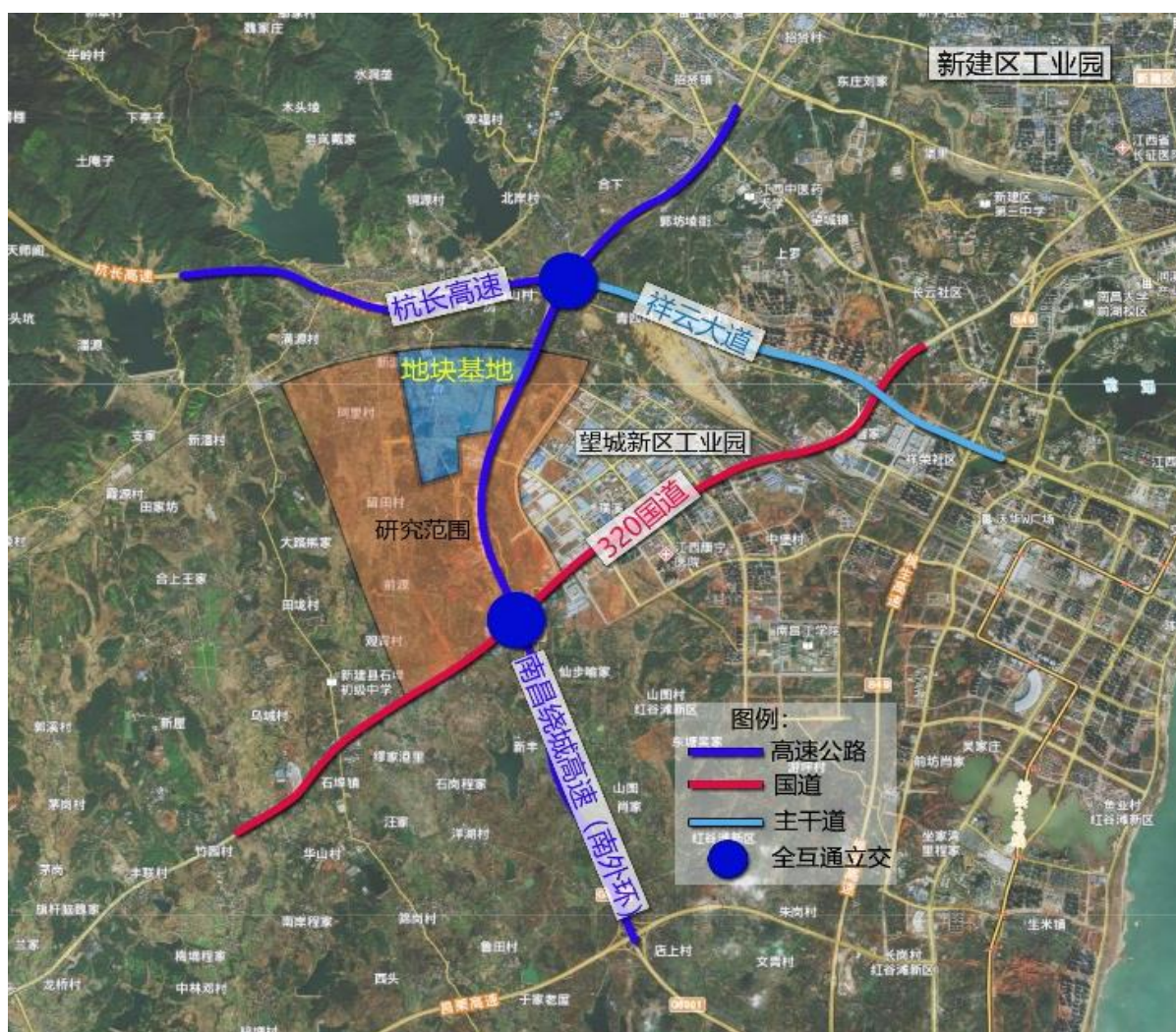


图 2.18 评价区域对外货运通道分布示意图

5、区域周边重要工业区分布

区域周边与项目联系比较密切的是望城新区工业园。该工业园紧邻本次项目东侧，与项目基地形成完整的望城工业园区，未来年该区的定位是南昌市的西南门户，是以汽车、食品医药、机械装备为核心的现代制造业基地和省级开发区，服务南昌及辐射周边省市的物流市场区，也是南昌市西南部的山水生态新城。

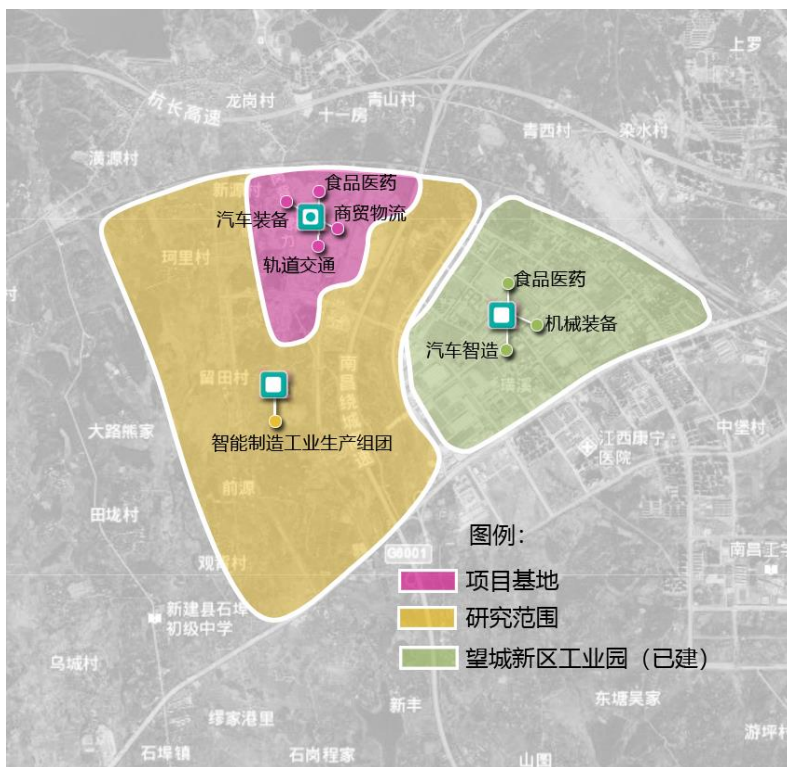


图 2.19 区域周边重要工业分布图

望城新区工业园主导产业主要有汽车装备、食品医药、文化创意、商贸物流、电子信息、智能制造等。

(1) 汽车装备现已入园品牌有江西五十铃年产 10 万辆皮卡和 SUV 项目、江西晶马汽车年产 10 万辆商用车项目、江西远成汽车配建有限公司等。



图 2.20 江西远成汽车配建有限公司

(2) 食品医药已入园的有中国最大的蜂产品企业汪氏蜜蜂园、中国肉食品深加工企业雨润集团、中国驰名商标南方黑芝麻食品等规模型食品企业。



图 2.21 雨润集团

(3) 文化创意以江西出版集团、桐青工艺品等企业为龙头，入驻了新华印刷、江教印刷、方正包装、客家彩印及龙莹印务等多家企业。



图 2.22 龙莹印务

(4) 商贸物流是南昌市物流发展规划的三大物流基地之一。园区内江铃集团、恒望汽车城、江西出版产业集团、雨润集团、新太好国际冷链市场等为发展第三方物流提供了充足的货量。



图 2.23 新太好国际冷链市场

(5) 电子信息产业历经精心培育和着力建设，初步蓄势呈现待发腾飞的良好态势。目前已经入驻的有乾照光电、维科控股、信飞科技、科骏实业、南昌市联

合城建科技公司等企业。



图 2.24 南昌市联合城建科技公司

(6) 智能制造主要依托中国电建、上海控创、卡斯柯信号、金科交通、新华电缆等企业，已基本形成 LG 化学、维科集团、中国联塑、乾照光电、济民可信等、江西艾普利塑业有限公司等高新技术企业集群。



图 2.25 江西艾普利塑业有限公司

2.3.5 静态交通现状分析

根据产生停车需求对象的不同将停车设施分为两大类：社会公共停车场（库），建筑配建停车场（库）。目前评价范围内未有已建成的社会公共停车场，社会车辆停车较自由混乱。建筑配建停车场方面，区域主要依据地块用地条件出具时间的不同，采用不同的停车配建标准设置。其中 2017 年以前出具用地条件的用地，按照《南昌市建设项目停车配建标准（2011 版）》或土地出让合同中关于停车配件的具体要求设置停车场（库）设施；2017 年以后出具用地条件的用地，按照《南

昌市建设项目停车配建标准（2017版）》设置停车场（库）设施。区域内已建成地块均按照该办法执行。

根据现状调查，评价范围内已建成的主要有江西乾照光电有限公司以及江西康莱特新森医药原料有限公司，内部分别布设了约 521 个、79 个小汽车泊位，173 个货车泊位、26 个小汽车泊位，现状由于地块开发程度不高，停车需求较低，大量泊位闲置。现状评价范围内未设置社会停车场，车辆主要停放在路边或是未建成的交叉口内，多为工地车辆。



图 2.26 停车现状图

2.3.6 慢行交通现状分析

根据现场调查，评价范围内慢行通道较为完善，慢行系统的安全性和舒适性较好，评价范围已建成道路基本设有非机动车专用道及人行专用道，非机动车道与机动车道之间常用绿化隔离带隔离，且大部分通过抬高人行专用道高度实现人行道与非机动车分离，部分道路机非混行，各交叉口铺设行人过街设施，施划斑马线。



图 2.27 现状慢行通道示意图

表 2.7 评价范围内现状慢行通道信息一览表

| 序号 | 道路名称 | 道路等级 | 起终点 | 现状横断面 | 现状机非隔离形式 | 现状单向非机动车宽度 (m) | 现状单向人行道宽度 (m) |
|----|-------|------|------------|----------------------|-------------|----------------|---------------|
| 1 | 武功山大道 | 主干路 | 宏图大道以西 | 四块板，主线双向六车大道，辅道双向四车道 | 物理隔离（绿化隔离带） | 3.5 | 4.5 |
| 2 | 望北大道 | 主干路 | 宏图大道以东 | 一块板，未划分车道 | 无 | 无 | 3 |
| 3 | 宏图大道 | 主干路 | 望北大道-武功山大道 | 一块板，未划分车道 | 无 | 无 | 5 |
| 4 | 梦庐大道 | 主干路 | 望北大道-武功山大道 | 三块板，双向八车道，机非隔离 | 物理隔离（绿化隔离带） | 3.5 | 4.5 |
| 5 | 宁远大街 | 主干路 | 宏图大道-梦庐大道 | 两块板，双向四车道，机非分行 | 物理隔离（绿化隔离带） | 3.5 | 4 |
| 6 | 坚磨大道 | 主干路 | 望北大道-兴业西大道 | 两块板，双向四车道，机非混行 | 无 | 3.5 | 3 |
| 7 | 望贤路 | 次干路 | 望北大道-宁远大街 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 物理隔离（绿化隔离带） | 3.5 | 3 |
| 8 | 发展八路 | 次干路 | 宁远大街-明志大街 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 物理隔离（绿化隔离带） | 3.5 | 3 |
| 9 | 官马街 | 次干路 | 望喜路-梦庐大道 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 物理隔离（绿化隔离带） | 3.5 | 3 |

2.3.7 交通设施现状分析

根据现场调查，现状已建道路交通设施较为齐全，均设置了指路标志、限速标志，在交叉口处均设置了信号灯、电子警察等交通安全设施；在建道路（如望北大道等）的指路标志、限速标志、信号灯、电子警察等交通安全设施正在陆续安装。



图 2.28 现状交通设施图

2.4 区域内交通存在的问题

1、区域对外交通限制明显。

目前，现状规划区外部交通限制较为明显，区域对外主要通道仅有 2 条，可供居民出行通道少。其中东西向区域当前只能通过 320 国道通行，且路段上货车流量较多，对国道两侧的用地及交通造成较大的影响，而目前 320 国道交通运行拥堵较为严重。南北向区域内交通通过内部道路转换至望北立交节点，再利用南昌市西外环实现对外南北方向衔接。

2、受区域整体开发程度影响，区域交通出行需求低下。

目前，区域整体呈现尚未开发的原生状态，大部分用地尚未开发，只有零星的土地已完成开发建设，因此目前区域交通出行需求极其低下，除承担过境交通的 320 国道外，大部分内部道路交通量低下，交通运作良好。

3、内部交通发展处于起步阶段，大部分交通配套设施尚未建设。

受整体呈现尚未开发的原生状态影响，目前区域内部交通发展处于待建设状态，大部分道路、交通设施（静态交通等）均未建设或处于建设阶段。区域内路网骨架尚未成型，大部分道路还未建设，如望北大道现状为断头路，仅部分路段实现通车路网连通性较差。

3 上位规划方案解读

3.1 上位规划分析解读

3.1.1 《南昌市国土空间总体规划（2019-2035年）》（在编）

本规划处于 2001 版总规即将到期，新一轮国土空间总体规划编制工作正在进行，到目前为止，该规划主要内容表述如下。

1、战略定位

通过深入研究国家、江西省对南昌的要求，结合新时期的发展机遇与自身优势，初步确定了四个战略定位：区域中心城市、先进制造基地、国家历史名城、鄱湖魅力水都。

2、发展目标

南昌市的总发展目标是美丽中国“江西样板”的标杆城市，同时确定了三个阶段分目标：2020 年，高水平全面建成小康社会；2035 年，率先实现现代化，成为绿色发展的典范城市；2050 年，全面提升城市治理能力，居民生活更加幸福，全面实现中国梦。

3、城市规模

规划确定到 2035 年南昌市中心城区人口为 440-470 万人，用地规模为 440-470 平方公里。

4、空间格局

规划形成“一区双城、三轴五副”的都市区空间结构。“一区”是指中央活

力区，由南昌老城与红谷滩核心区组成，融合商务行政、休闲娱乐文化、高品质居住、产业等多种功能，是全市的核心功能区和标志性战略区域；“双城”是指以赣江为轴的南北双城，南北双城共同构成南昌市的主城区；“三轴”是指江北发展轴、山湖发展轴、昌抚发展轴三条城市发展轴。

5、对规划区的规划要求

评价范围位于昌西南地区。梳理国土空间规划对望城新区的要求为：望城新区所在的昌西南地区是南昌市“一主四副”副城之一，是城市未来拓展的主要空间载体。望城新区位于昌西南地区发展主要轴线上，未来将承接旧城功能外溢，并作为南昌市高端制造、休闲康养等新型产业承载地，是产业、居住、服务高度耦合的城市发展潜力区。新形势、新要求下，规划要加强整个昌西南地区整体发展控制，望城新区与九龙湖等周边地区要交通互联互通、功能优化互补、生态廊道成网、市政设施要共享。

较原上位法定规划，《南昌市国土空间总体规划（2019-2035年）》对规划区的要求发生了重大变化，因此本次规划结合新的发展背景进行适当调整。

3.1.2 《南昌市西南片区发展战略规划》（2017年）

1、规划范围

总体评价范围：新建区 2021 平方公里(上新建 756 平方公里)，其中核心区 35.8 平方公里，北至杭南常铁路，南至昌栗高速，东至城市西外环，西至石埠大道。

2、总体发展战略

区域协同：辐射赣西，北承主城，打造西南门户；

产业兴城：重点引爆，创新引领，营造城市价值单元；

生态营造：廊道绿心，特色小镇，塑造山水新城；

交通链接：外联内优，多元缝合。

3、发展规模

建设用地规模约 180km²（包括新建旧城与望城工业园），预计可承载产业人口约 65 万人。其中高端制造业就业人口约 25 万人，消费性服务业就业人口约 15 万人，生产性服务业就业人口约 20 万人，田园服务业就业人口约 5 万人。

4、空间布局方案

形成“双核、双廊、三片区”的空间布局结构。

双核：石埠产业新城、滨江科技新城；

双廊：新型产业服务走廊、知识经济创新走廊；

三片区：昌西南创新产业示范区、都市绿色创新实践区、滨江创新发展服务区。

5、对望城新区的规划解读

发展定位：昌西南片区核心区。北部片区发展高端制造产业，南部片区定位新城综合生活。

发展路径：通过产业先发展、吸引人口集聚，带动综合新城的建设，实现“产城融合”的城市目标。以此形成两轴两心四片的城市空间格局。

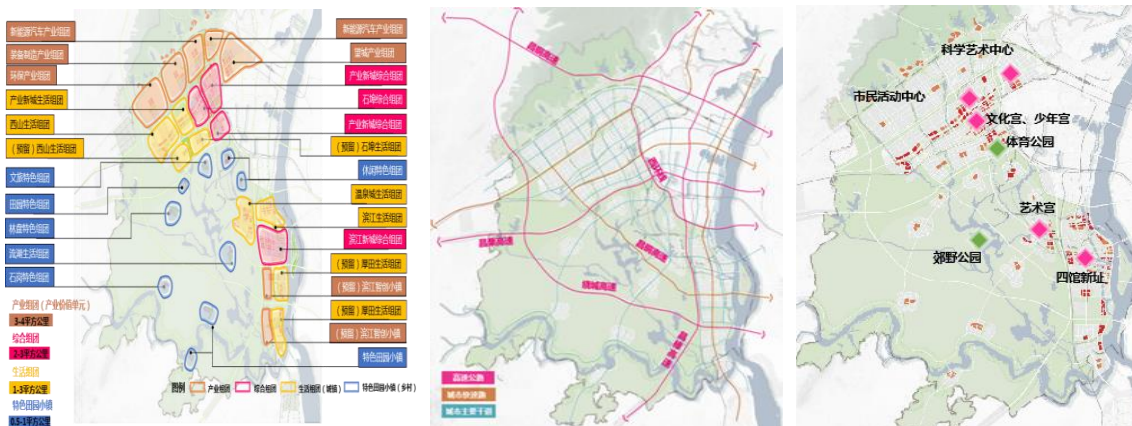


图 3.1 西南片区组团分布图

图 3.2 道路系统一览图

图 3.3 公共项目一览图

3.1.3 《南昌市城市综合交通体系规划（2019-2035 年）》（在编）

1、交通发展目标

发展愿景：畅通舒适、活力洪都。

总体目标：2035 年，构建“国内广泛链接、区域便捷直连、空间集约协同、宜行绿色可靠”的现代化综合交通体系，打造国家综合交通枢纽城市和绿色健康宜居城市。

2、城市道路网规划

规划形成“十纵十横十联”骨干路网（如图 3.4 所示），总长度约 735km，路网密度约 1.34km/km²，其中快速路长度 363km，干线性主干道长度 372km。其中，“十联”之一的兴业西大道穿过评价区域。

3、公共交通系统规划

中运量公交：结合未来客流走廊的分布和轨道网络的布局，规划形成 7 条中运量公交线路，总长约 110.2 公里。

公交专用道：打造“快速、连续、广泛”的专用道网络，规划“十一横十五纵”公交专用道网络，总里程约 480km，占干线道路的 50%，保障公交专用道高

峰期车速不低于 25km/h。其中，公交专用道之一的武功山大道穿过评价区域。

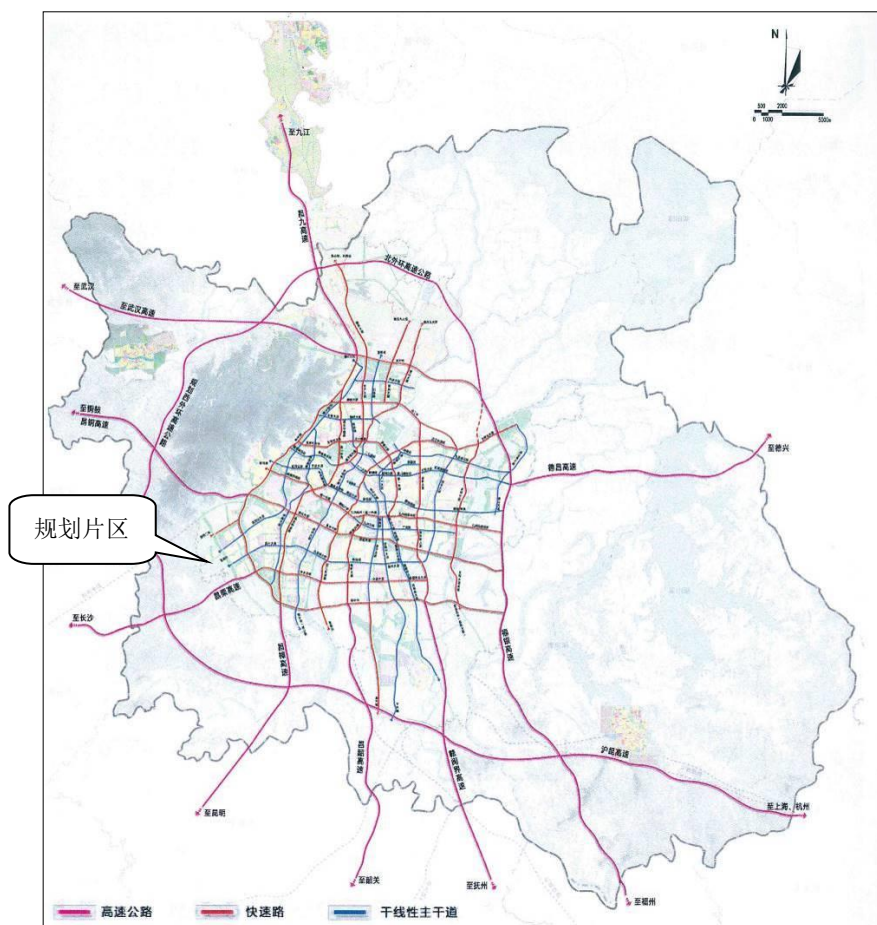


图 3.4 城市骨干道路网方案图

3.1.4 《新建县城市总体规划（2011-2030）》

1、城市性质：南昌市区的重要组成部分，南昌市重要的综合交通枢纽、先进制造业基地和物流基地，山水宜居休闲城市。

2、城市人口规模：2010年：新建县中心城区常住人口为 27.8 万人；2015 年，中心城区常住人口为 32 万人；2020 年，中心城区常住人口为 36 万人；2030 年，中心城区常住人口为 45 万人。

3、发展方向

主要发展方向沿新建大道向西发展，打造城西新区，同时依托工业五路向南

发展，打造云湾组团教育科研区和望城新区。

4、空间结构

中心城区的总体空间结构为——一城两片，四轴三心三组团。

5、对望城新区的规划解读

该规划把望城新区定位为：以产业为特色，集配套居住、商贸服务等功能为一体的城市产业区。建设用地面积 20.8 平方公里，规划人口 17.5 万人。这轮总体规划是“撤县设区”之前编制而成的，面对新的形势和外界条件，望城新区的发展定位与发展理念均发生了重大的改变，具体反映到城市空间布局也与现状建设、南昌市国土空间总体规划要求等存在很大的不同，对望城新区的要求发生了重大变化。

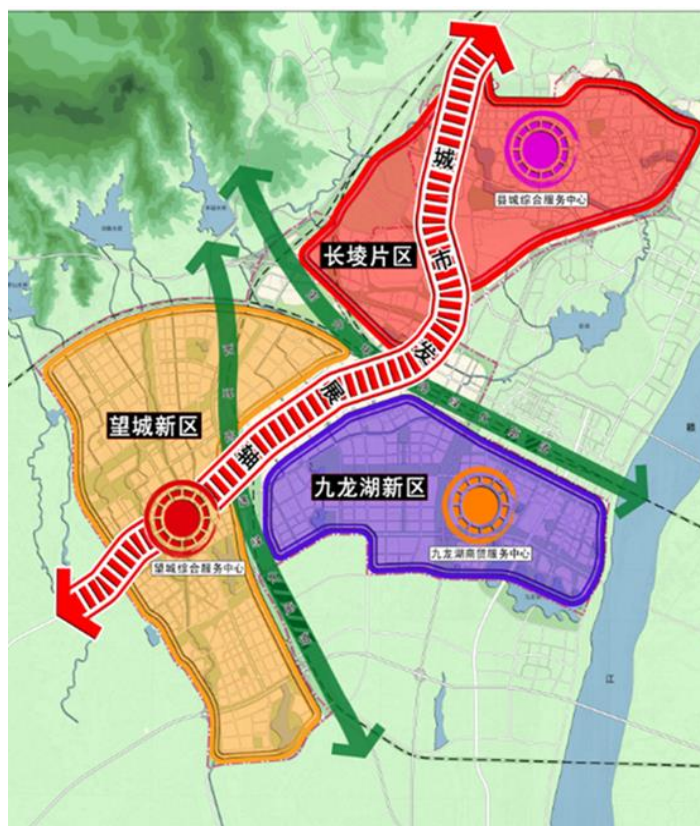


图 3.5 新建县中心城区空间结构规划图

3.1.5 《南昌市新建区九望新城城市设计》

1、功能定位

规划围绕“生态、科创、智慧”三大主题理念，将九望新城打造成为：活力阳光福地，生态创新智城。重点发展科创研发、康养休闲、文旅度假、互联网、教育研发、医疗服务、商贸服务等产业。

2、规划结构：“一核两环、三轴三片”。

一核：望城新城核心；

两环：沿梦山生态漫步环、望城安居乐活健康环；

三轴：梦山大道发展轴、武功山大道发展轴、抚州大道发展轴；

三片：行政金融商贸活力片区、智能创新研发互联片区、休闲文化生态旅游片区。

3 对望城新区的规划解读

该规划设计对武功山大道以南区域，确定了“城西门户·科创新都”的目标定位和“一心一廊两轴三片”的规划结构，以及双“井”字发展骨架，进行了较为详细的项目策划与布局优化。

3.1.6 《大南昌都市圈综合交通规划（2019-2025）》

发展格局：坚持点线面结合、多层次推进，着力构建形成“一核六中心，两环九射线”都市圈综合交通发展格局。其中，望城新区属于内环以及在昌长综合运输通道发展带上。



图 3.6 大南昌都市圈“两环九射线”综合交通网络示意图

3.1.7 《南昌大都市区规划（2016-2030 年）》

1、总体发展目标

突出开放、绿色、协调、创新、共享的发展理念，全面落实国家和江西省发展战略，对接区域发展格局，推动工业文明、城市文明和生态文明的融合发展，提升南昌大都市区综合竞争力和可持续发展能力。

2、大都市区综合交通发展目标

构筑一体化交通体系，以提高综合运输能力为重点，集中建设对外综合交通走廊、重点客货运枢纽，形成以干线铁路、高等级公路和高等级航道为骨架，公、铁、水、空全方位协调发展的综合交通运输体系，把南昌建设成为长江中游地区重要的国家级综合交通枢纽。

3、对望城区域解读

望城开发区位于南昌西南部绕城高速两侧，沪昆发展走廊上，规划一个石埠城市副中心，是南昌市重点工业园区，产业用地面积约 5 平方公里，以出版印刷、

包装、工业设计、旅游工艺等都市型产业为主导，同时规划利用望城新区融入九龙湖的机遇，逐步将临进九龙湖片区中心的工业用地置换为商业及生活配套服务用地。

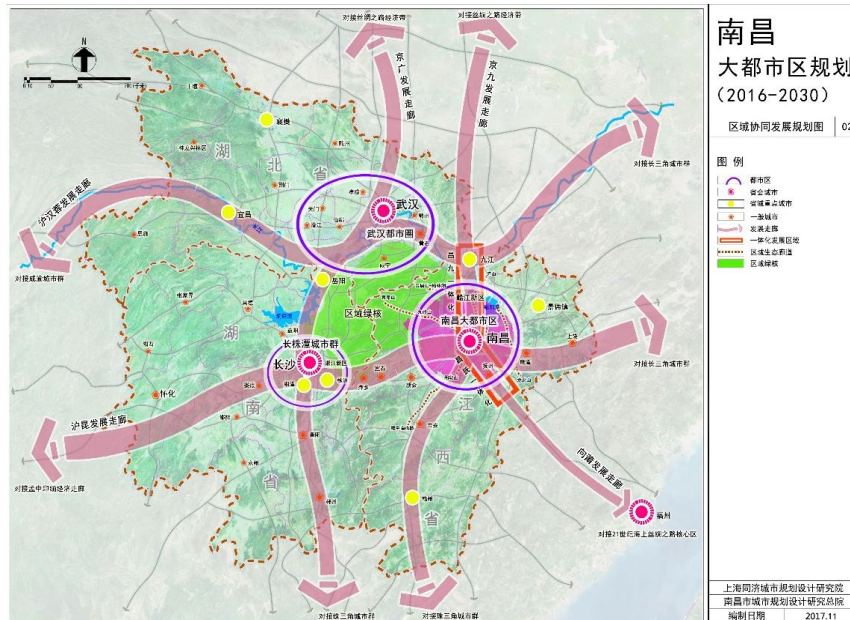


图 3.7 大南昌都市区区域协同发展图

3.1.8 《新建区综合交通体系规划（2018-2035）》

1、城市定位

新建区由原有的大都市区中心城市转向南昌市中心城区，成为南昌市中心城区重要的组成部分，城市发展格局发生巨大的变化，城市功能定位得到提升，迎来了新的发展机遇。

2、城市交通发展战略

以撤县设区、纳入南昌市中心城区为契机，打造“融城”的多层次、一体化综合交通运输体系。

3、对望城新区的规划解读

对望城片区将采取打通南北向通道，东西向通道，增加连接长淦与望城之间

的连接通道，望城与九龙湖之间的连接，形成跨片区一体化的融合，同时，望城区域将承担新建区的大量过境交通及货运交通。

4、望城新区“九横十三纵”干路网络局。

“九横”：由兴湾大道、望北大道、璜溪大道、宁远大街、铁路西外环、坚磨大道、梦山大道、梦庐大道、石埠大道形成连接望城片区与九龙湖片区之间的东西向连接通道。

“十三纵”：由江中路、武功山大道、兴业大道、华南大道、宜春大街、联欣大街、抚州大街、德兴街、武功山大道、兴业西大道、明志大街、宁远大街、望北大道形成连接长淦片区、红角洲片区、九龙湖片区之间的南北向连接通道。

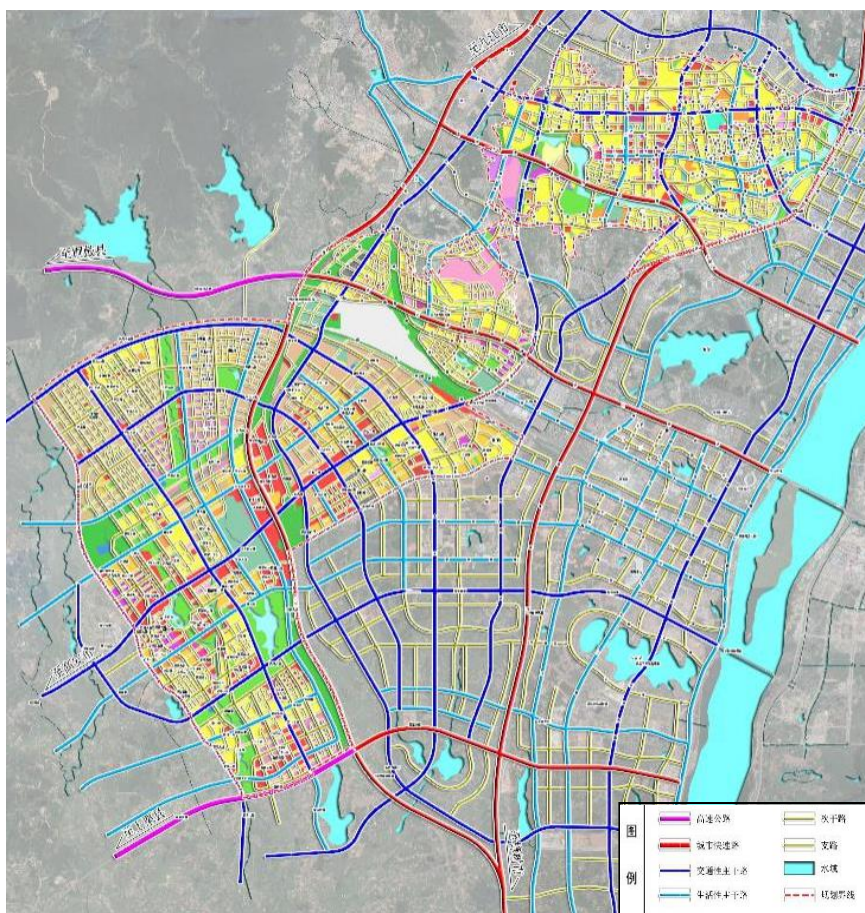


图 3.8 新建区道路交通规划图

3.1.9 《南昌市干线路网规划》

根据总规及山江湖发展战略的城市发展结构，城市干线道路网总体呈“井”字型方格网布局，规划“五横三纵”城市快速路，总里程 254 公里；规划“五横七纵”干线性主干道，总里程 317 公里，城市干线道路网总体呈“十横十纵”布局，总里程 571 公里，各等级路网密度都达到了国家标准的上限。

根据总规城镇体系规划中外围重点城镇的布局，外围干线公路网总体呈“环+射线”结构布局，规划“一环十三射”干线公路，总里程 1080 公里，与高速公路及城市干线道路有较好的衔接。

其中，望城片区规划“二横二纵”干线网络，包括南外环高速公路、武功山大道、新鸿大道（现抚州大街）、萍乡大街干线性主干路。

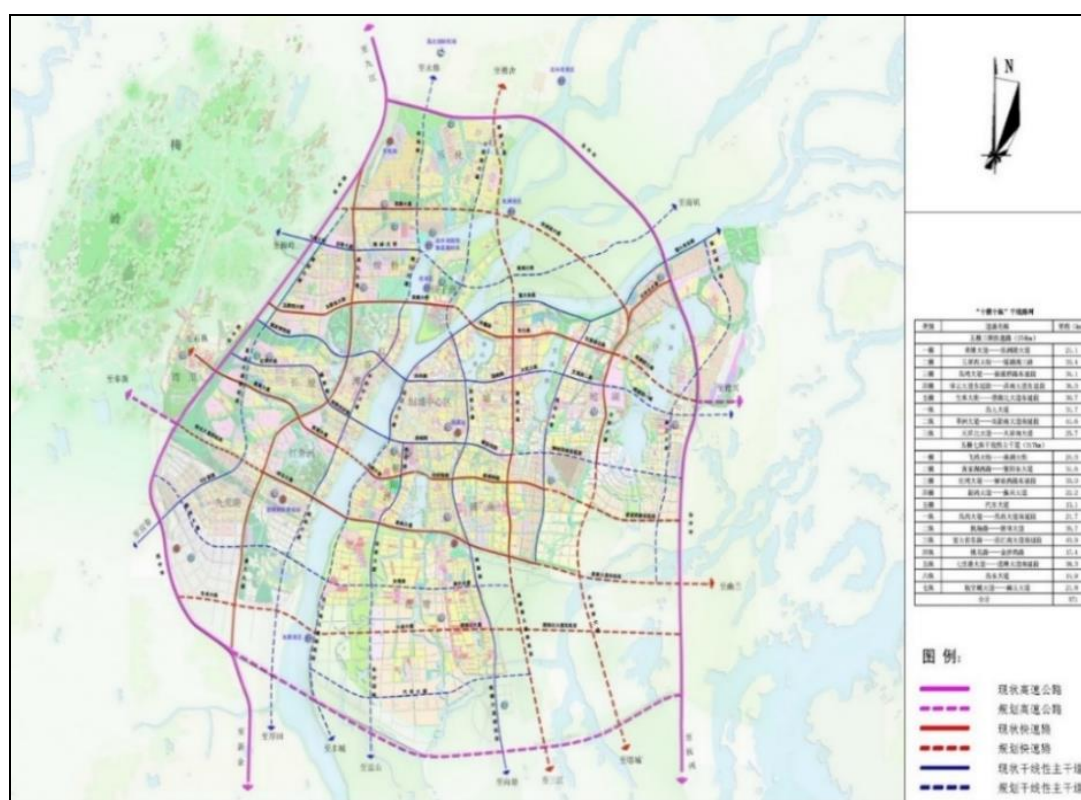


图 3.9 南昌市干线道路网络规划图

3.1.10 《南昌市城市公共交通系统规划》

1、发展目标

建立多模式、一体化的公共交通体系，中心城区形成以轨道、BRT 为骨干，常规公交为主体，各种方式无缝衔接的公交系统，外围组团加大常规公交供应，全面确立公共交通在城市客运体系中的主导地位。

2、公交发展策略

- (1) 加大公交投入，持续提高公交服务供应能力，夯实发展基础。
- (2) 中心城区通过建设轨道、BRT 等大运量骨干公交，以及构建“快-干-支”常规公交线网，建立多模式、一体化的公共交通系统，提高公交运能和运行效率。
- (3) 外围组团通过增加供应扩大公交覆盖范围，依托公交快线保证至中心区的公交出行时间，引导通勤出行向公交走廊集聚。

3、对望城新区的规划解读

其中，望城片区规划一个公交枢纽（望城枢纽）。

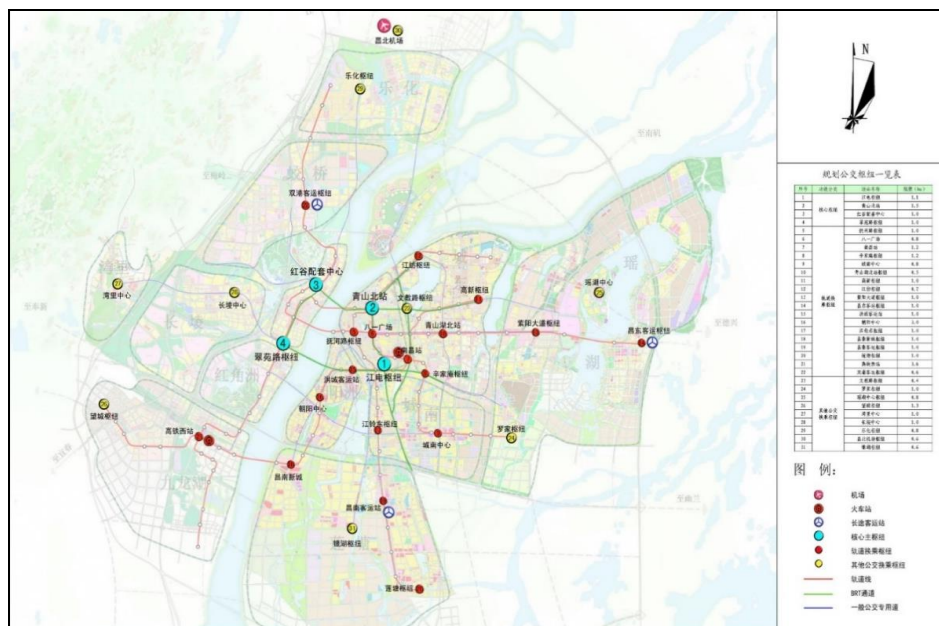


图 3.10 南昌市公交枢纽总体规划布局图

3.1.11 《南昌市城市轨道交通线网规划优化调整》

南昌市区远景轨道网按照 160~170 公里左右的规模来进行规划用地控制，留有 20~50 公里的弹性建设规模。

南昌市轨道交通远景规划线网由五条线路构成，设置四条过赣江通道。全网线路总长约 197.6km。设站 146 座，设换乘站 16 座，中心城区线网密度约 0.35km/km²。

规划轨道 4 号线经过望城片区，但未经过本项目评价区域。

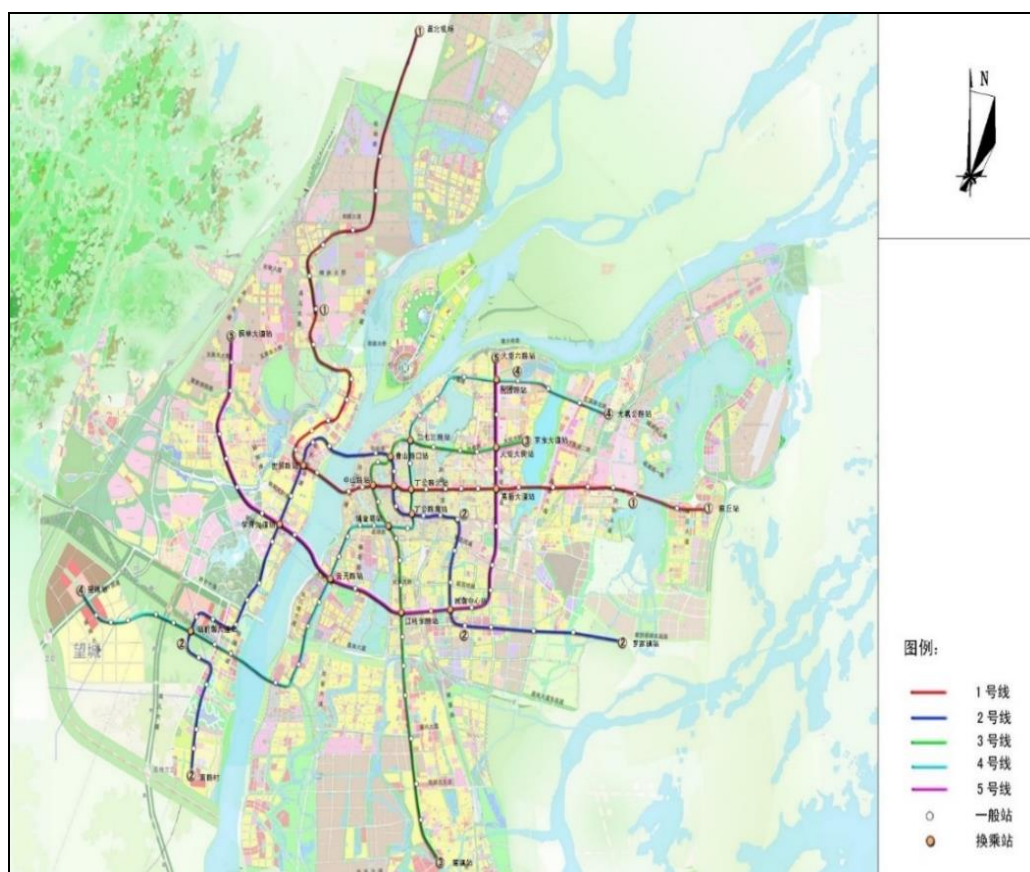


图 3.11 南昌市轨道网络规划方案图

3.1.12 《南昌市城市货运交通系统专项规划》

1、定位与目标

根据《南昌市城市货运交通系统专项规划 2015-2025》，本次货运交通系统专

项规划战略定位为：①对接“一带一路”国家战略——打造国家级物流示范城；②长江城市群建设——中部地区重要货运基地；③江西省核心增长极、南昌大都市区——省内重要的货运中心城。

货运交通系统专项规划的目标是从区域战略发展考虑，结合城市发展特征，明确货运交通系统的发展方向，对规划体系的既定目标进行宏观上的把握，引导规划的实施。建设目标：①形成高效的综合货物运输体系；②构建多式联运货运枢纽，强调货运交通一体化模式；③建立可持续发展货运交通模式；④布局合理的城市货运空间。

2、货运节点空间布局规划

根据物流空间布局规划，预测南昌市物流仓储用地规模，2020 年需求为 12 平方公里，2025 年需求为 20 平方公里。预测大型物流园区仓储物流用地规模，2020 年需求为 9.6 平方公里，2025 年需求为 16 平方公里。预测共同配送中心仓储物流用地规模，2020 年需求为 1.3 平方公里，2025 年需求为 2 平方公里。其它专业配送中心物流用地规模约为 2 平方公里。预测配送站，2025 年需求 906 个，不独立占地。

根据南昌市现状，结合城市总体规划和货运节点布局原则，南昌市货运节点总体形成“双港三园多节点”的空间布局。

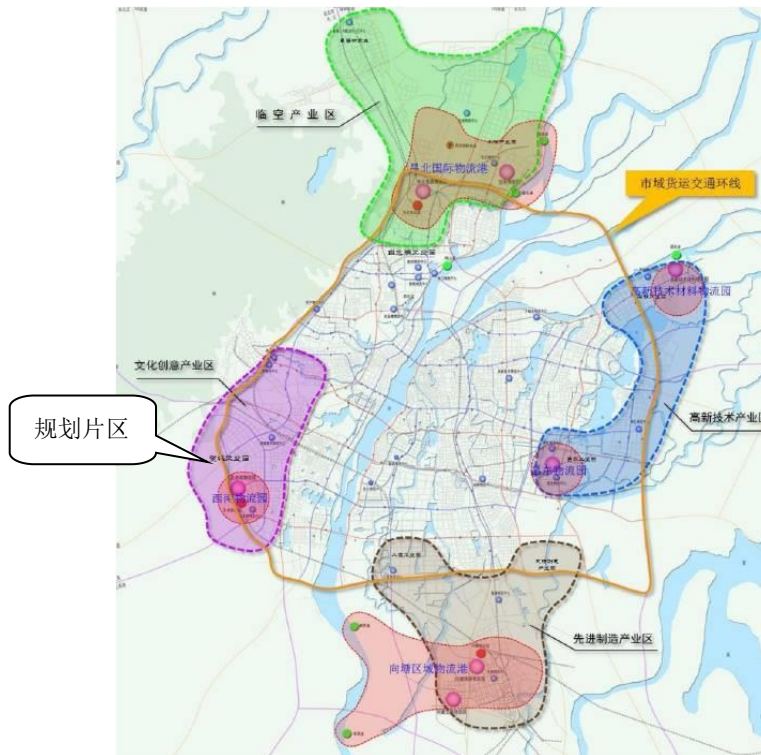


图 3.12 货运节点布局规划图

本项目研究区域内主要用地为一类、二类用地，货运车辆占比较高。根据南昌市城市货运交通系统专项规划，本项目位于“三园”中的昌西南物流园，昌西南物流园位于南昌市西南部生米镇内，320 国道南侧，紧邻城市西环高速，依托向莆铁路昌西南货场以及 320 国道和城市西外环高速这一良好的交通条件进行选址；其功能布局主要以提供铁路货运中转为主，是铁路货运与公路货运联运、装卸、仓储、配送、信息综合服务的综合性物流园区，为南昌西部工业、经贸、生活物质的集散、配送和仓储服务；且将为本项目的物流运输提供保障。

3.2 《南昌市望城新区控制性详细规划（修编）》解读

3.2.1 规划片区定位与目标

1、主体定位

绿色、开放、健康、活力的南昌市智造、创新产业先导产城融合新区。

2、功能定位

智造之城——南昌市五大高端制造产业基地之一；

宜居之城——昌西南地区水绿融城、环境优美的健康生活社区；

创新之城——南昌市 5G 大数据网络、互联网研发等产业高地。

3、交通发展策略

构建以快与通为特点的骨干路网、生活性组团内微循环网络，打通断头路、加密支路网络、调整优化道路错口、消除瓶颈加强道路通行能力，为区域与轨道交通协调开发，进一步发展公共交通提供良好的道路基础设施绿色、开放、健康、活力的南昌市智造、创新产业先导产城融合新区。

4、空间布局结构

“一心两轴、三廊五组团”的总体空间结构。

一心：九望新城商务商贸中心；

两轴：沿上饶大街城市发展轴、沿梦山大道城市发展轴；

三廊：沿明志大街、抚州大街的区域生态绿廊和中央水系活力绿廊；

五组团：智能智造工业生产组团、工业片区生活配套组团、九望新城生活居住组团、九望新城综合服务组团、九望新城科创组团。

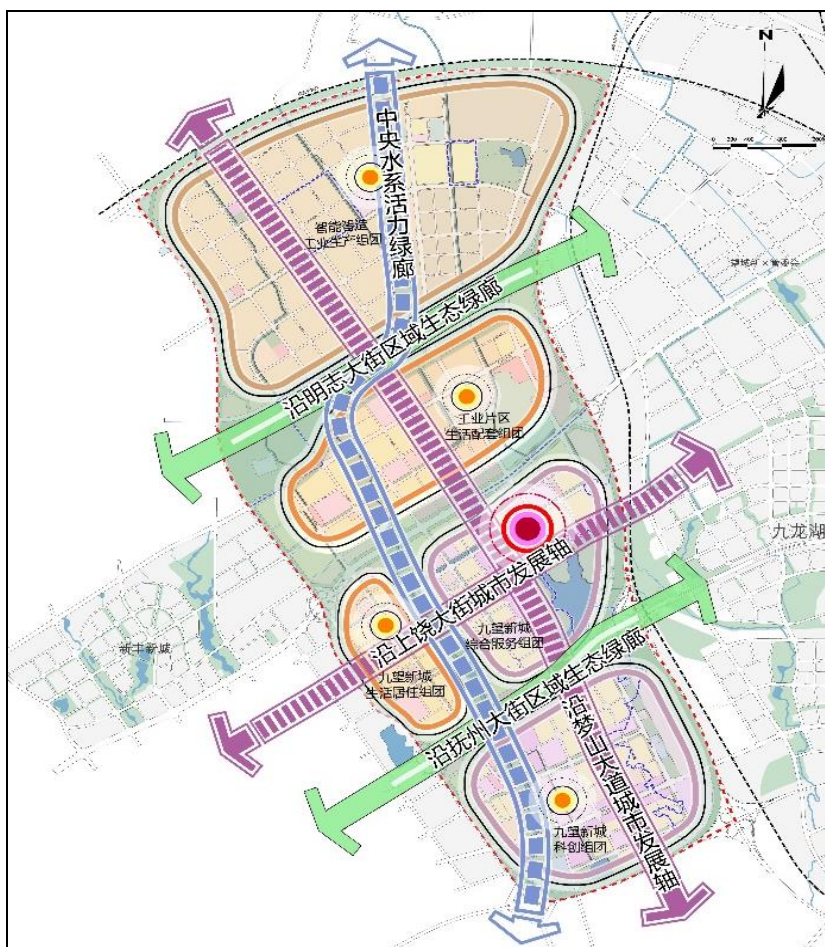


图 3.13 望城新区区域功能结构分析图

3.2.2 人口规模和用地规模

1、人口规模

综合考虑确定规划区人口规模按 32 万人控制，以此作为相关设施配套的依据。

则规划区人均居住用地为 20.84m²，人均住宅建筑面积为 42.72m²。

2、用地规模

规划总用地 3911.36 万 m²，其中城市建设用地 3695.76 万 m²，占比 94.85%，

人均城市建设用地 115.49m²。

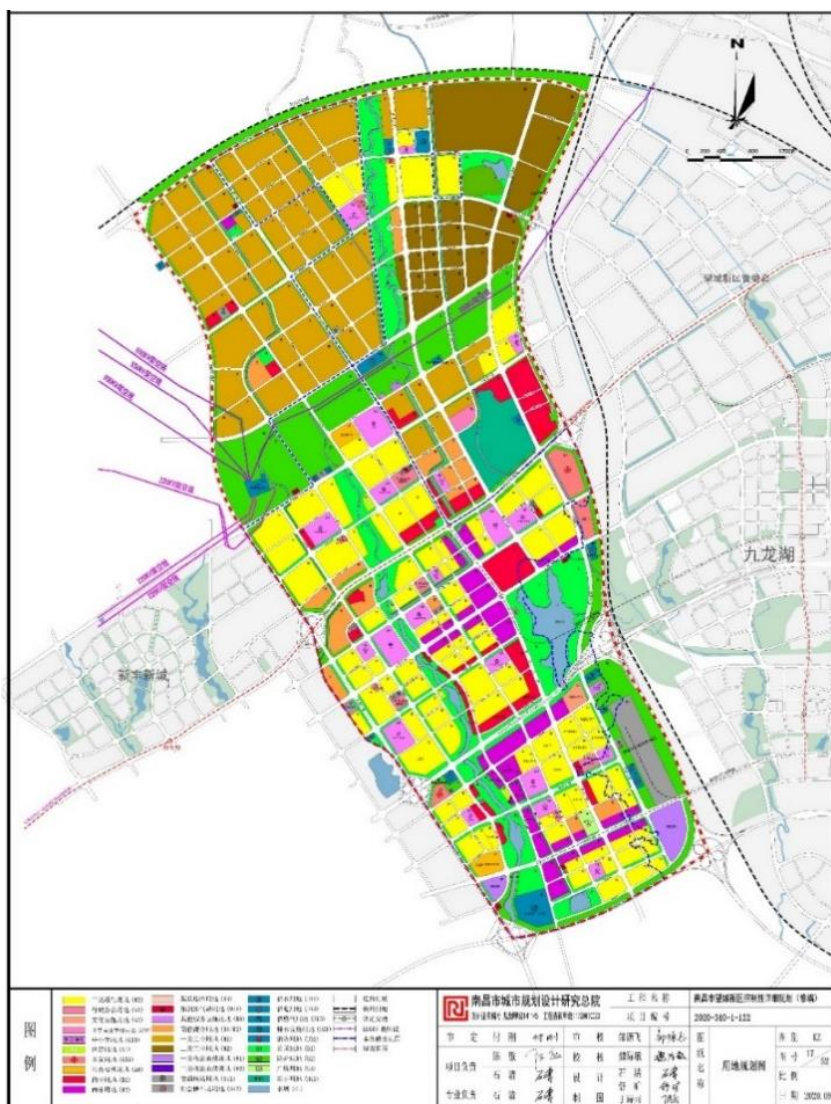


图 3.14 望城新区用地规划图

3.2.3 区域交通系统规划

1、道路路网规划

(1) 干线路网规划:

路网布局大致呈格网状，其中，骨架路网形成“一横一纵”快速路系统，“八横三纵”的主干路系统。

快速路系统：“一横”——昌栗高速，“一纵”——西一环高速。

主干路系统：“八横”——望北大道、宁远大街、明志大街、兴业西大道、武功山大道、上饶大街、抚州大街、宜春大街；“三纵”——石埠大道、梦山大道、坚磨大道。

(2) 道路交叉口控制：

规划立体交叉口：①互通立交：昌栗高速与石埠大道、石埠大道与抚州大街、石埠大道与武功山大道、西一环高速与武功山大道；②部分互通立交：石埠大道与规划 30m 次干路、抚州大街与宁王路、抚州大街与梦山大道、抚州大街与坚磨大道、坚磨大道与武功山大道。

规划分离立交：昌栗高速与鲁

田路、昌栗高速与梦山大道。

(3) 公共交通设施规划

规划定位：构建多层次公交网络体系，公共交通方式为“城市轨道交通+常规公交”，以城市轨道交通服务中、长距离公交出行，规划以常规公交为补充并注重为轨道交通接驳客流，扩大轨道交通服务范围，提供良好的内外部公交出行服务系统。

1) 公共交通设施

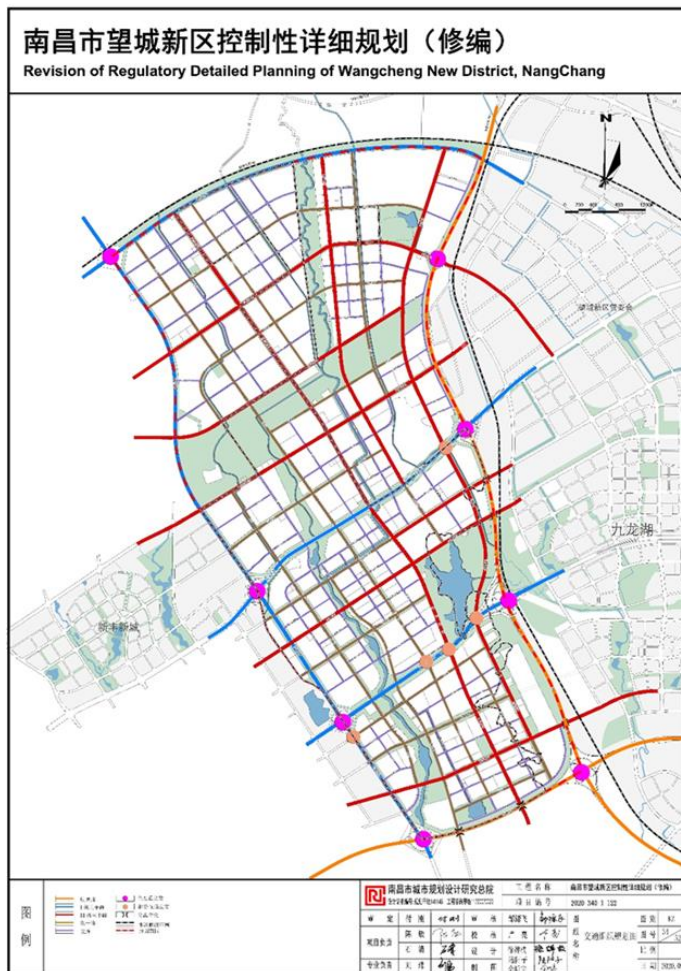


图 3.15 望城新区交通组织规划图

以对外“城市轨道交通+公交”为骨架，结合规划区内部主、次客流廊道布局普通干线公交及常规公交。

干线公交线路：沿武功山大道，串联新丰新城-轨道站-望城新区管委会；沿上饶大街，串联规划区-轨道站-九龙湖西部组团；沿抚州大街，串联西部居住区-中部商业区—九龙湖西部组团；沿梦山大道，串联北部工业区-轨道站-南部居住区。

普通公交线路：沿龙兴大街、宜春大街串联九龙湖西部组团和本规划区中部中心组团以及南部居住组团；沿着坚磨大道、同福路，串联中南部组团；沿宁王路串联北部产业区、中部核心区和南部居住区。

支线公交线路：结合其它干道及支路布局支线公交，解决交通出行“最后一公里”，开行社区、园区微公交，加强支线公交与快、干线公交站点换乘接驳。

评价范围共设置3处公交首末站，总占地2.85万m²；设置1处公交枢纽站，设于兴业中大道与兴源路交叉口东北角，占地8300m²。

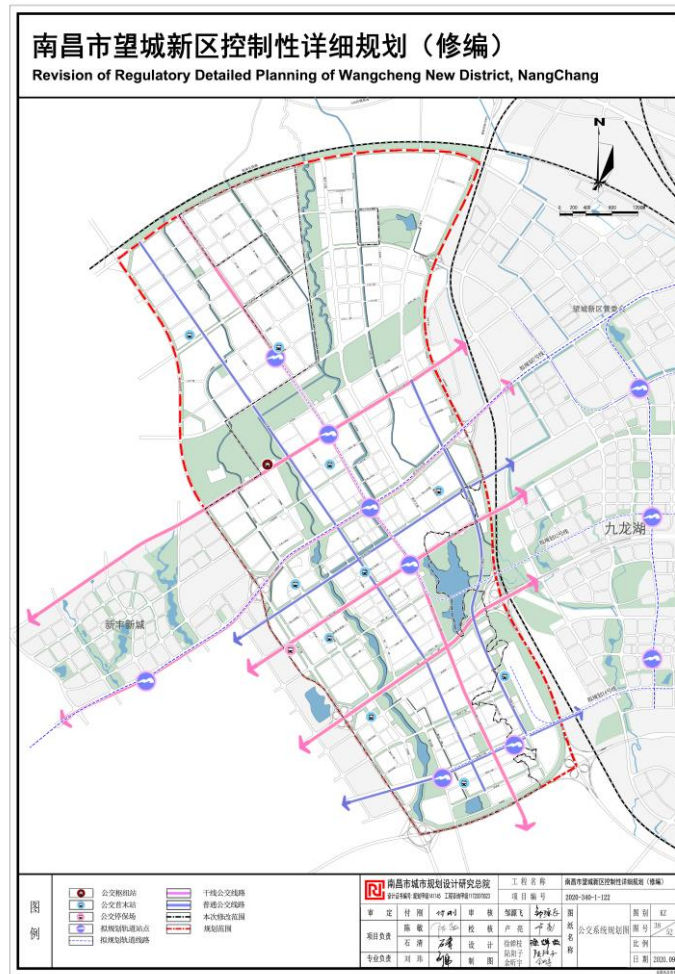


图 3.16 区域公共交通规划

(4) 慢行交通

评价范围内慢行系统规划较为完善，主次干路基本设有非机动车专用道及人行专用道，非机动车道与机动车道多使用绿化隔离带隔离，且大部分通过抬高人行专用道高度实现人行道与非机动车分离，各交叉口铺设行人过街设施，施划斑马线，未规划立体过街设施。

(5) 交通设施

社会停车场：规划在公共服务设施用地、商业用地附近布置 9 处社会停车场：7 处独立占地社会停车场，总占地面积 3.49 万 m²；2 处结合绿地建设地下停车场。

4 区域交通发展趋势研判

4.1 国内城市经验借鉴

为了综合考虑区域土地开发的交通叠加效应，我国早在 10 年前已有学者提出了区域交通影响评价方法的定位、技术思路和评价方法。把区域内部和外围道路瓶颈点作为未来土地开发规模的约束条件，建立逆四阶段用地反馈模型，利用目标年道路能力余量推算区域容许土地开发量，提出分区域开发控制量和优化的土地开发组合及其在区内地块间的分布，为区域土地开发审批提供指导意见。

目前，国内各大城市正积极推进区域交通影响评价工作的实施，片区交通影响评价越来越受到重视。且在理论研究领域的基础上也产生了一批运用案例，比如：上海张江中区区域交通影响评价、广州市天河智慧城核心区域交评、中新广州知识城国际生物医药价值创新园控制性详细规划交通影响评价、佛山市三水新城启动区控制性详细规划交通影响评价、昆山市 D06 规划编制单元控制性详细规划交通影响评价、广西柳江新城控规交通影响评价、贵阳市云岩渔安安井片区交通影响研究、苏州市平江新城控规交评等。各个城市区域交评的相关规定见下表。

表 4.1 各城市区域交评的相关规定表

| 城市及文件 | 发布时间 | 要求 |
|-------------------------------|------|---|
| 《宁波市交通影响评价（评价）编制与管理暂行办法》 | 2007 | 宁波市中心城范围内编制的控制性详细规划均应进行交通影响评价，控制阶段交通影响评价应作为控制性详细规划的内容之一与控制性详细规划同时报审 |
| 《株洲市交通影响评价（评价）编制管理暂行办法》 | 2010 | 株洲市城市总体规划所确定的城市规划区范围内编制的控制性详细规划均应进行交通影响评价 |
| 《上海市控制性详细规划交通影响评价技术规范研究（中间稿）》 | 2011 | 本市行政区域内新编制的城市控制性详细规划，需要在规划方案阶段同步开展交通影响评价 |

| 城市及文件 | 发布时间 | 要求 |
|------------------------------|------|--|
| 《重庆市交通影响评价规划管理办法》 | 2014 | 新编或修编控制性详细规划时，应同步进行交通影响评价 |
| 《佛山市交通影响评价编制与管理办法》（第四次征求意见稿） | 2014 | 在编制或修订控制性详细规划时，必须进行交通影响评价，交通影响评价报告作为附件成果，是审批城市规划和合理设定土地出让条件的重要依据，应当与城市规划报告同步报审 |
| 《苏州市交通影响评价管理办法》 | 2015 | 苏州市区范围内编制的控制性详细规划可进行城市规划编制阶段的交通影响评价 |
| 《昆山市交通影响评价编制与管理细则》 | 2015 | 控规阶段交评应作为控制性详细规划成果评审的必要组成部分 |
| 《昆明市交通影响评价管理办法（修订）》 | 2018 | 新编、修编控制性详细规划时，应当同步进行交通影响评价或片区交通专项规划 |
| 《北京市交通影响评价管理办法》 | 2019 | 推行区域交通影响评价，在街区和规划实施单元范围内同步开展交通影响评价工作，评价意见纳入街区控规和规划实施单元规划 |

4.1.1 佛山市三水新城启动区控制性详细规划交通影响评价

1、项目简介

三水区三水新城启动区位于广三高速的北面，规划范围总面积为 13.95 平方公里，规划人口 18.43 万人。为了配合三水新城启动区控规的顺利实施，保证地块投入使用后交通满足控规承载要求，开展本片区控制性详细规划交通影响评价编制工作。对本片区道路网系统、公共交通系统、停车系统及慢行系统等各交通子系统的供需平衡关系、各交通子系统的布局以及用地功能布局的合理性进行了分析与评价，并提出相应的交通改善对策。

研究的交通影响范围分为两个层次。第一层次：北到虹岭路—南湖路，西到云东海大道，南到广三高速，东到塘西线三期围合的地区，总面积为 13.95 平方公里。第二层次：包括项目临近的三水新城。

研究年限与总规年限保持一致。

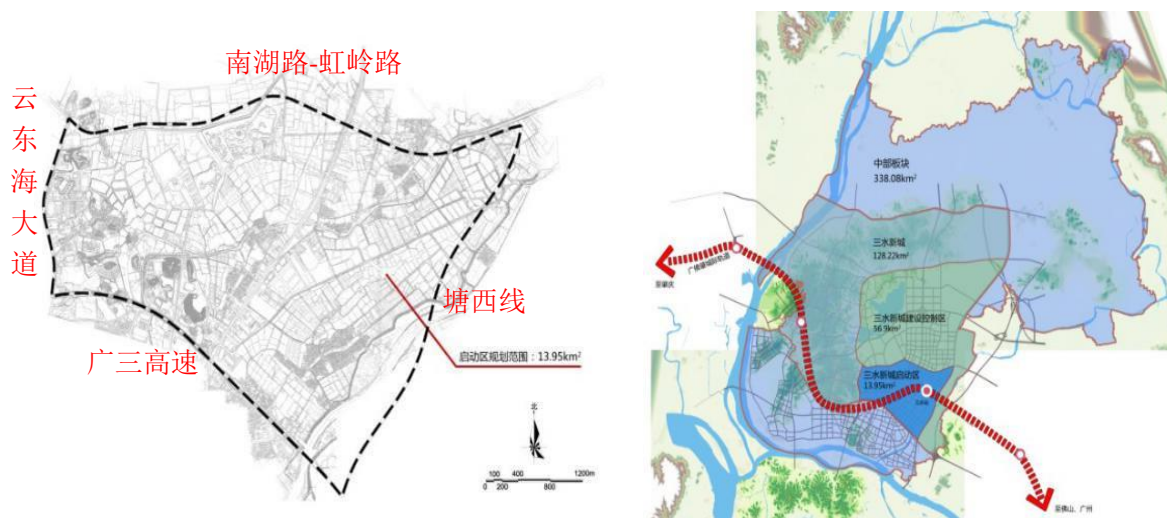


图 4.1 规划范围、评价范围示意图

2、经验借鉴

项目规划定位为“佛山高新核心园区 RBD、广佛肇绿芯、南国水都”，区域内划分了商务服务区（TOD）、公共服务区（SOD）、居住组团。明确了片区周边高快速路较为发达、内部次支路网完善、合适于慢行交通发展的总体交通发展模式。对外出行方式中，以机动化出行比重较高，占全方式出行的 91%，片区内规划有广佛肇城际轨道车站，预测公共交通出行约占机动化出行的 30%。对内出行方式中，以慢行交通出行为主，占全方式出行的 62%，其次为私人小汽车出行占 16%。

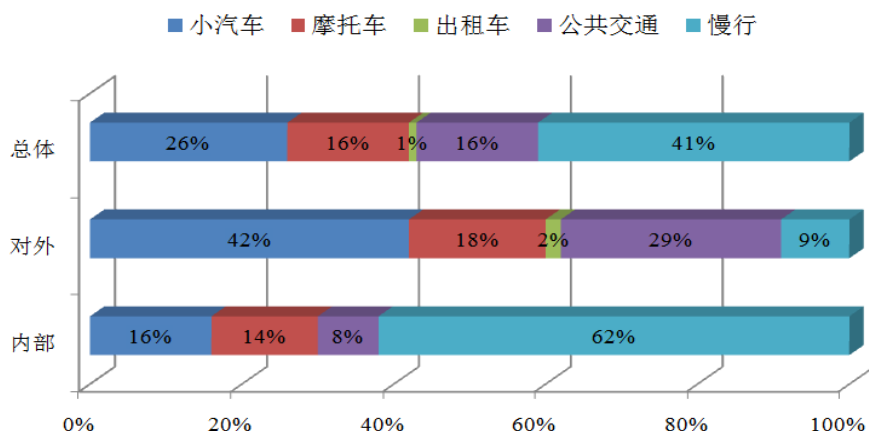


图 4.2 规划片区交通出行结构预测

根据控规方案评价结果，从多方面提出优化建议：1.优化区域路网，提升交通组织管理，实现规划片区与周边区域的便捷联系。2.完善内部道路网结构，优化道路网功能和横断面。3.合理组织过境、内部交通流，减少支路对主线交通的影响。4.加强常规公交与轨道交通的接驳联系，保障公共交通设施供给，完善片区公共交通设施服务水平。5.落实完善停车设施布局。6.提高慢行交通道路资源品质，规划建设立体过街设施，加强共享单车管理。

总结：结合项目的功能定位，确定了总体、对外、对内的交通发展模式。从各方面提出了更适宜片区发展的交通改善措施，促进规划片区土地利用与交通设施协调发展。但货运交通出行预测相关内容缺失。

4.1.2 昆山市 D06 规划编制单元控制性详细规划交通影响评价

1、项目简介

昆山市 D06 规划编制单元位于昆山市东部区域，规划范围总面积为 11.72 平方公里，规划人口 6.9 万人。为落实昆山市城市总体规划的新要求，促进用地与交通协调发展，需要在控规修编过程中及时推进并开展交通专题评价与研究。全面统筹城市用地与综合交通体系规划，把握城市空间结构与土地利用差异，制定系统性与差别化相结合的交通系统改善与引导方案，支持和促进开发区空间布局结构的优化调整。

评价范围与控规规划范围相一致，具体北至绿地大道、东至金融大道、南至吴淞江、西至老吴淞江，总面积为 11.72 平方公里。

研究年限与城市总体规划、开发区控制性详细规划期限一致，定为 2019-2035 年。

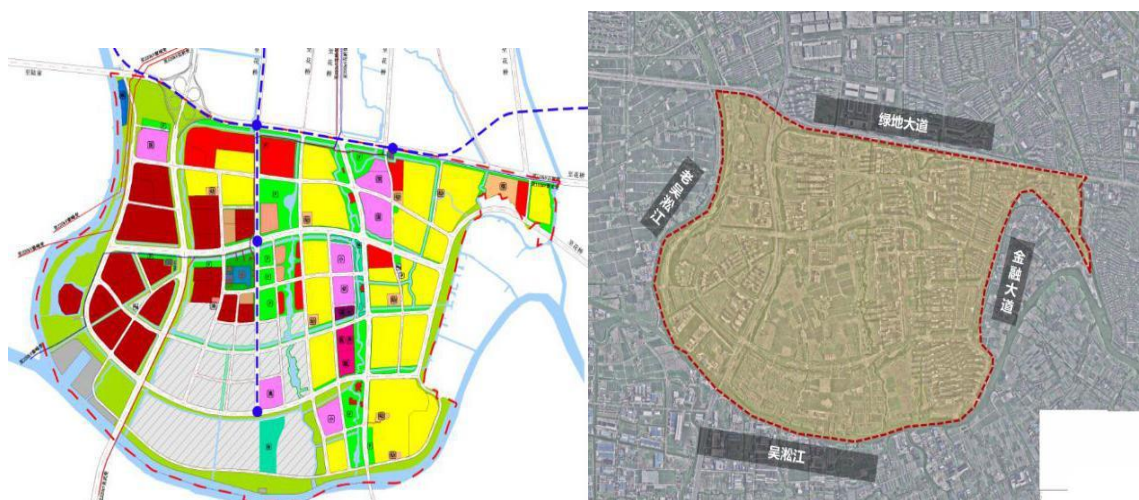


图 4.3 规划范围、评价范围示意图

2、经验借鉴

项目规划定位为区域综合服务中心、科创创新产业区、居住生活区、发展备用区，承载着大数据产业、电商产业、新兴产业等创新平台。通过总结现状问题，解读相关规划，借鉴相关案例，确定了“一体化协同发展、TOD 综合开发、小街区密路网、人性化街道空间”的总体交通发展目标，以及评价指标体系。规划结合地区实际情况分别制定了小汽车主导模式（高方案）、均衡发展模式（中方案）、公交优先发展模式（低方案）三种情景模式进行交通预测，每种情景模式再细化对外出行、对内出行的交通出行方式比例，经过模型测算确定规划片区以均衡发展模式开发更佳。



图 4.4 规划片区三种情景模式及预测结果

根据控规方案评价结果，对各交通子系统进行完善。1.道路交通方面：改善对外通道条件，强化区位优势；增加路网密度，提升路网容量和可达性；优化道路断面，打造宜人街道空间；调整用地结构，支撑片区发展；加强交通组织，缓解道路交通拥堵；控制地块开口，合理组织进出交通。2.公共交通方面：结合轨道站点，新增公交枢纽站，公交走廊设置公交专用道；增设公交站点，加密公交站点覆盖率，优化公交线路，改善公交站点设置位置及形式。3.慢行交通方面：结合TOD项目，完善风雨连廊设计，引入地下立体非机动车库；规范人行道、非机动车道宽度；完善平面过街设施，布设路内非机动车停车空间；结合用地慢行出入口、公交站点等设置公共自行车租赁点。4.静态交通方面：完善停车设施用地规模，优化管理机制。

总结：结合项目的功能定位，分别划分了三种交通情景模式进行预测，得出适合规划片区发展的交通情景模式。结合交通情景模式，从道路交通、公共交通、慢行交通、静态交通方面进行了评价及优化。但慢行交通、静态交通相关内容稍显薄弱，货运交通相关内容缺失。

4.1.3 中新广州知识城国际生物医药价值创新园控制性详细规划交通影响评价

1、项目简介

中新广州知识城国际生物医药价值创新园位于广州市域总部，黄埔区北部，中新知识城东北角，规划范围总面积为 8.04km²，常住人口 3 万人，就业人口 6.3 万人。为了促进研究地区土地利用和交通系统的协调发展，平衡交通需求与交通供给，对于控规中的交通专项部分进行内容和深度两个方面的分析，核查是否满足要求。

研究的交通影响范围分为三个范围。评价范围：珠三角高速-京珠高速-北二环高速-广河高速围合区域。协调范围：本次控规阶段交通影响评价的协调范围扩展到中新广州知识城范围。重点评价范围：控规所确定的规划范围，东至开放大道、南至修建中的智慧西路、西北至白云区-黄埔区区界，总面积为 8.04km²。

评价年：2018 年-2030 年，与控规研究目标年份一致。展望年份：2050 远景年份。

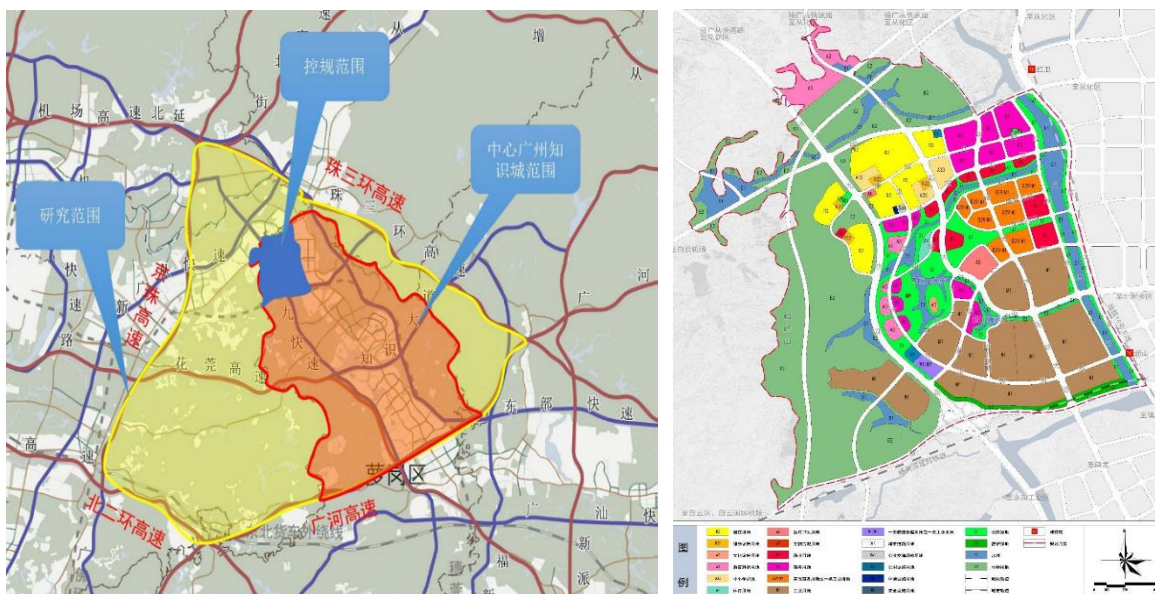


图 4.5 规划范围、评价范围示意图

2、经验借鉴

项目是以生物医药为主导产业，涉及干细胞与组织工程、基因工程与蛋白质工程、南海生物资源利用、生物信息等多个领域，未来将打造为国际生物医药创新中心。规划片区内包含生产、创新、生活三大功能分区，位于广深科创走廊北带上的重要节点，是黄埔的“北门户”。

根据控规交通专项规划方案提出了打造“顺畅便捷、绿色高效、设施完善的一体化综合交通系统”的目标，为了实现上述目标，一共提出了三大策略，首先是实现与对外交通的便捷转换，再次是过境交通与内部交通的协调，最后是要建立安全舒适便捷的慢行交通系统。

根据控规目标与策略结合区位特征，可得区域交通发展趋势未来过境交通需求增强、个体出行向公交出行转变、客、货运交通需求均呈现较大的趋势。结合区域交通模型对外出行分布、内部出行分布的特征，分别对区域客、货运交通需求进行了预测。再通过市域宏观模型的交通出行特征，分析规划片区各个方向、对内对外的交通出行特征，进而对规划片区的客、货运交通出行需求进行预测，得到区域内道路流量及饱和度特征。

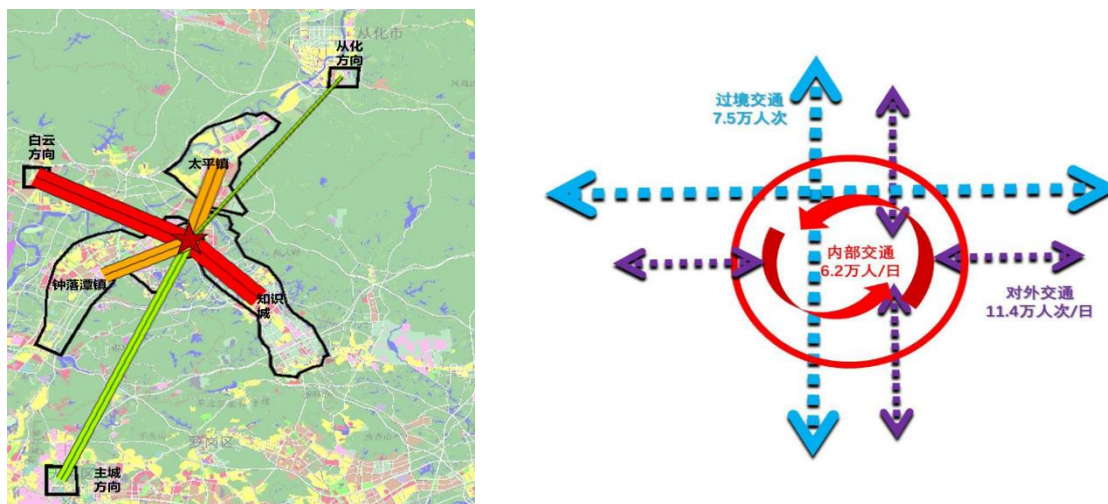


图 4.6 宏观模型交换量、规划片区全日交通发生量构成图

落实总体规划发展战略的要求，为规划区提供一个顺便便捷、绿色高效、设施完善的一体化综合交通系统，支持并促进规划区的开发建设。（1）规划区是城市外围新产业园，面向白云空港，交通出行以对外出行为主，应加强与轨道交通、过境交通的联系，保证规划区对外交通的高效便捷。（2）对接外围高快速、区域性干道网络，构建内通外畅的规划区道路交通体系，形成从东南到西北，由快到慢，快慢分离的交通格局。（3）规划区以转化生产、创新服务、宜居生活功能区组成，区内交通活动并不十分频繁，城内交通强调集约可达，通过交通宁静化措施营造绿色、安全、安静的交通环境。

总结：项目为生产、创新、生活为一体的产业区，位于重要节点位置，方案结合控规提出的规划目标与策略，结合区位特征等对片区未来交通发展趋势进行了分析。交通需求预测从宏观到中观，从区域出行到内部出行，对客、货运交通分别预测。以落实上层次规划发展要求、规划片区发展目标为目的，提出相应的优化方案。但优化方案内容不够深入，未考虑规划片区内各地块的相关问题。

4.1.4 南昌市九龙湖片区控制性详细规划交通影响评价

1、项目简介

南昌市九龙湖片区位于南昌市西南部，规划范围总面积约 90 平方公里，规划人口 80 万人。为高起点、高品质地建设九龙湖片区，考虑重大项目建设契机下地区交通发展模式引导土地利用开发，对九龙湖片区进行区域交通影响评价，协调土地开发与交通发展的关系，为该区域综合开发建设提供技术支撑。

评价范围分为两个层次。第一层次：九龙湖片区起步区，东至赣江南大道，南至宜春大街、赣江大道，西至枫生高速、明月山大道、武功山大道，北至祥云大道。第二层次：九龙湖片区，东至赣江南大道，南至南外环高速，西至西外环、武功山大道，北至祥云大道。

研究年限与城市总体规划年限一致，选取 2020 年作为重点评价年限。鉴于九龙湖片区正在开发建设中，2020 年尚未发展成熟，另选取 2030 年作为远景评价年限。

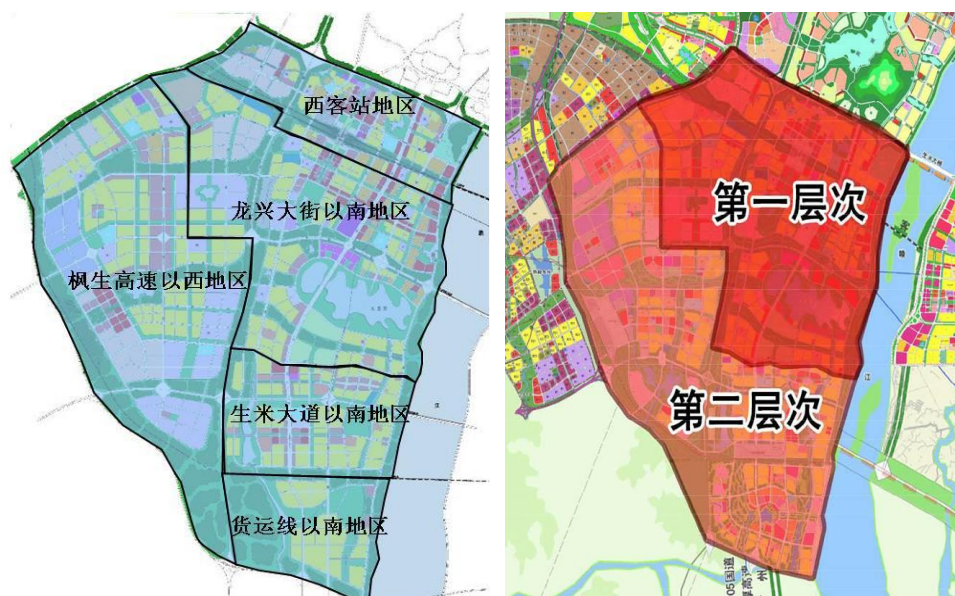


图 4.7 规划范围、评价范围示意图

（2）经验借鉴

项目规划定位为“智慧性城市副中心、区域性商务会展中心、省级文化艺术中心、生态型低碳示范新城”，区域内有省级行政中心、南昌铁路西客站、万达文化旅游城等一大批重大重点工程落地，对交通基础设施带来了巨大的挑战。九龙湖片区交通发展模式制定为大力倡导慢行交通，优先发展公共交通，鼓励购买新能源小汽车，充分考虑静态交通，建成绿色低碳、便利舒适、和谐发展的综合交通系统。从机动化出行、出租车出行、公交出行、非机动车出行等方面进行需求预测，分析土地与道路设施供需平衡。

根据控规方案评价结果，从道路交通、公共交通、静态交通、货运交通等方面提出了改善方案，并细分为控规对接方案和行动计划。

总结：结合项目的功能定位，确定了区域的交通发展模式。从各方面提出了更适宜片区发展的交通改善措施。但现状与规划系统内容分析不够深入，改善措施与控规结合性较差，缺乏互动反馈效果。

4.2 交通发展趋势研判

4.2.1 区域交通发展趋势

趋势一：位于南昌市西南发展轴，区域过境交通量大。

望城新区位于南昌市西南发展轴线，处于城市西南门户，区域内现状以南昌西一环高速、昌栗高速为快速对外过境交通通道，承担着南昌市西部地区东西向、南北向过境交通。未来规划年随着南昌市经济社会发展，逐步成为国家综合交通枢纽城市，构建高可达、高效率、高品质的对外交通系统，形成内外交通系统的便捷、通畅转换，以快速便捷地连通全国主要城市群的核心城市，承担起区域运

输组织中枢的功能，实现区域服务功能，支撑大南昌都市圈建设。望城新区位于南昌市西南地区，未来年将承担着大量的过境交通，形成以南昌西一环高速、昌栗高速为快速对外过境交通通道，过境交通与片区内部交通之间通过枢纽节点进行衔接，片区快速通道存在过境交通与城市内部交通之间的混行，将对区域交通发展带来影响。

趋势二：与周边区域功能互补融合发展，片区之间跨区交通出行逐渐攀升。

望城新区由原有的工业园区，规划向产业、居住、商务商贸综合配套融合发展，打造绿色、开放、健康、活力的南昌市智造、创新产业先导产城融合新区，成为地区城市中心，区域用地开发强度较大，就业岗位跨区域出行，与南昌市其他区域如长垆片区、九龙湖片区、红谷滩商务区、老旧城区等跨区交通出行逐渐攀升。需要有快速、便捷的对外交通联系通道，未来规划年将以规划区片区骨架道路与西一环高速、昌栗高速、生米铁路货运站以及高速外环东侧九龙湖片区衔接，形成内外沟通方便、高效快速的客货运道路网络。

趋势三：交通出行模式由个体出行向公共交通出行转变。

望城新区现状整体用地开发强度不大，区域开发尚不成熟，公共交通配套尚不完善，区域内交通出行现状主要以个体机动化出行为主。未来望城新区将与东侧九龙湖片区融合发展，与北部长垆片区、西部新丰新城等区域协调发展，形成功能互补融合的南昌市智造、创新产业先导产城融合新区。新区现状在建有轨道4号线，未来拟规划3条轨道线，应协调轨道交通与用地的协调开发，打造快速公交系统廊道，形成以梦山大道、兴业西大道、上饶大街、抚州大街、武功山大道

为主要公交廊道，以公共交通支撑区域未来交通出行，引导个体交通出行向绿色化转变。

趋势四：内部产业组团与生活组团之间南北向交通联系密切，呈现通勤潮汐现象。

根据片区用地功能空间结构及规划布局，形成“一心两轴、三廊五组团”的总体空间结构。北部为智能智造工业生产组团规划发展汽车装备、食品医药、商贸物流、轨道交通等产业，以一类工业用地为主，围绕玲岗湿地公园打造片区生活中心；中部为工业片区生活配套组团主要以生活居住、商贸、工业为主要功能，服务北部工业片区，九望新城生活居住组团规划以生态居住为主要功能，服务周边产业片区。望城新区呈现产业用地开发与居住生活配套职住分离的现象，南北向产业组团与生活组团从功能上是相互配套、相互服务，通过梦山大道、石埠大道、坚磨大道等南北向主通道进行联系。未来南北向组团之间呈现较为密切的通勤交通联系，跨组团出行将呈现明显的职住分离通勤交通特性，早晚高峰会形成明显的潮汐现象。

趋势五：产业用地综合功能布局，形成“客货并重，客货分离”的交通运输格局。

望城新区规划用地包含工业用地、仓储用地、居住用地、公共服务用地、商业服务用地等，从用地规模上看，用地规划 900.07 万 m^2 ，含一类、二类工业用地，占建设用地面积 24.35%；仓储用地规划 28.08 万 m^2 ，占建设用地面积 0.76%。居住用地占比 18.05%，公服及商业占比 13.04%，工业与物流仓储用地合计 25.11%，占比第一。从用地规划上，区域内工业用地占比相对较高，未来将产生大量的货

运需求。规划区内工业用地、公服及商业用地将产生大量的就业岗位，通勤交通将大量激增。规划区未来年区域交通特征呈现客运与货运需求均较大的现象，通勤高峰时段呈现明显的潮汐现象，通勤交通呈现客货并重的现象，交通系统必须满足客货并重的需求特征，并应合理处理客货分离组织，未来年主要货运通道以望北大道、明志大街、宁远大街、南昌西一环快速路、昌栗高速、武功山大道为区域主要的货运通道，从未来交通需求及组织管理上，应尽量减少货运交通与城市通勤交通之间的相互干扰。

4.2.2 区域交通发展策略

区域性交通影响评价其实是针对控制性详细规划评估各交通子系统的供需平衡关系、各交通子系统的布局以及用地功能布局的合理性，对规划范围内相关交通设施不合理情况提出改善措施建议。

结合区域交通发展趋势、规划片区功能定位本次规划提出五大策略：

策略一：结合用地布局、加强客货运交通组织

结合规划片区的用地布局情况，统筹考虑路网节点的交通组织形式，协调和处理好客运与货运、过境与内部交通，提高物流集散及对外交通效率，减少货运、过境交通对城市日常生活的干扰，实现快慢分离、内外有序、节点高效的交通组织。加强规划片区地块开口的控制，保障地块出入口便捷安全。

策略二：加快打通联系通道，实现“融城”目标

重点打通东向与红谷滩九龙湖片区之间的联系道路，打通南北向片区之间的联系，实现望城新区与南昌市中心城区其他片区之间便捷的联系。

策略三：强化公共交通系统、优化出行结构

以轨道交通站点为核心，优化轨道交通站点周边的公交衔接设施，完善轨道接驳公交线路，分层建立合理的常规公交接驳线路体系。结合片区公交出行需求预测数据，落实上位规划公交场站、公交专用道的建设，构建多层次的公交网络体系，提升公交服务的时效性，提高居民公共交通出行比例。

策略四：推进综合交通枢纽场站建设

支持公交、轨道、停车等多方式的综合交通场站建设，提升交通枢纽管理水平，实现交通一体化发展，增强与南昌市枢纽场站之间的集疏运道路系统。

策略五：提升城市慢行交通品质，加强智慧城市建设

打造高品质城市慢行系统，实现整个城市的慢行空间品质化，加强智慧城市、智慧交通的建设，提升社会运输系统更高效、更加智慧化、品质化。

5 区域交通需求预测

5.1 预测思路与技术路线

交通需求预测主要是解决交通需求与交通设施供给之间的动态平衡关系。交通需求是由于城市社会经济的发展，人口与就业的增加，城市与区域联系的密切，产生了各种交通活动的需求。交通设施的供给是为实现各种交通目的活动所提供的运载工具和空间设施。本次交通需求预测的主要思路是通过对城市的社会经济、人口岗位、与现状交通之间的定量分析，根据城市未来发展规划（包括社会经济、人口规模等），区域交通发展模式等，建立目标年的四阶段交通模型，基于四阶段法预测目标年评价区域内的交通出行量，分析其目标年区域交通发展模式下交通系统承载力与区域用地开发强度之间适应性的分析，并对用地开发强度与交通系统之间的关系进行不断的反馈，直到区域用地开发与交通系统之间达到平衡的状态。

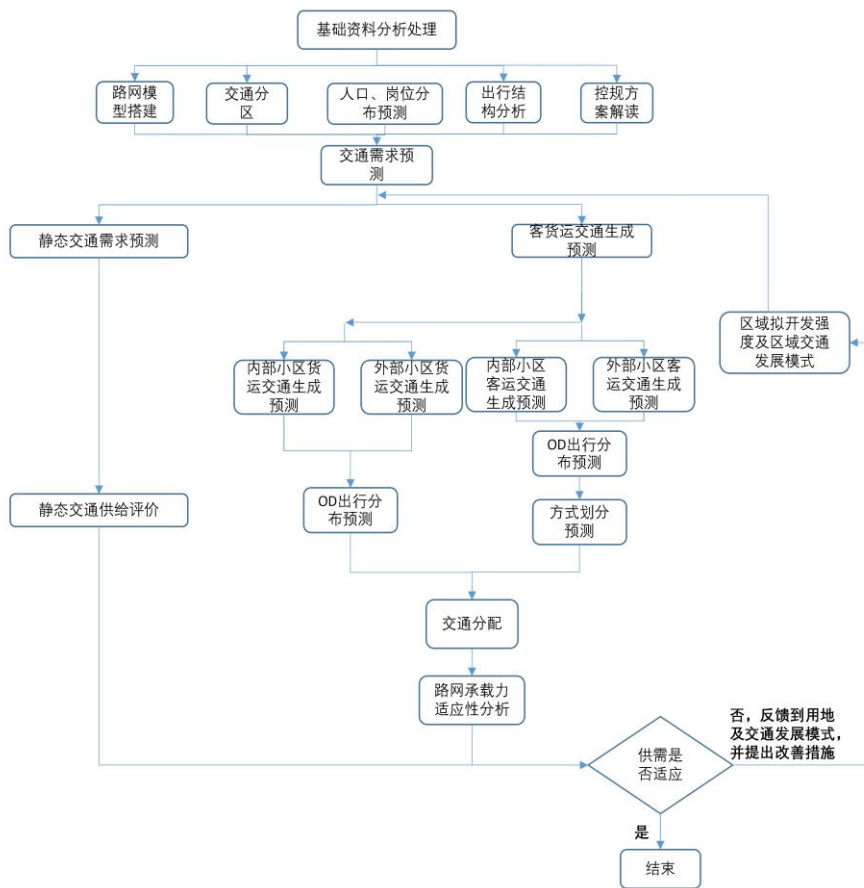


图 5.1 交通需求预测技术路线图

项目区域位于南昌市西南部望城新区，片区用地以工业用地为主，根据前文分析“客货运并重”的区域交通发展的趋势，以及区域近期以小汽车出行为主，远期以“小汽车+公共交通”并重的交通发展模式，对片区内的客、货运交通流量分别进行预测。

5.2 宏观模型

评价区域位于南昌市西南部新建区望城新区，结合其区位及区域交通发展模式，根据《新建区综合交通体系规划（2018-2035）》的中宏观交通模型，对新建区内不同分区的出行次数、出行方式划分以及出行空间分布进行分析。

5.2.1 出行次数

根据《南昌市居民出行调查修正（2018年）》，2018年全市人均出行次数2.70次/日，机动化（不包含摩托车）人均出行次数为0.87次/日。其中新建区城镇全方式出行次数为2.51次/日，其中不含步行的出行次数为1.3次/日，机动化出行次数为0.74次/日。全方式出行次数与相邻区域相比，低于红谷滩，但高于经开区；机动化出行次数比安义等县和外围区高，低于大部分市内中心片区。

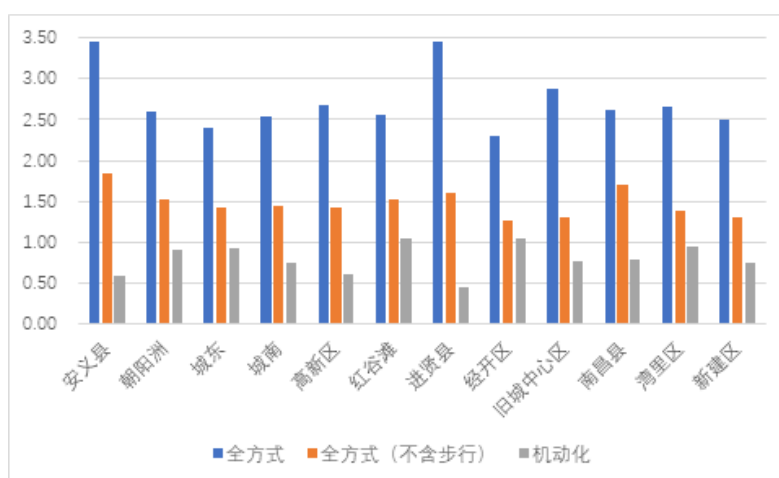


图 5.2 各片区全方式出行次数分布情况图

不同街镇区位及出行环境不同，其出行率也不同，其中长堍镇全方式出行次数为2.55人次/日、望城镇为2.58人次/日、长堍工业园区为2.40人次/日。

表 5.1 新建区重点镇出行次数分布表

| 出行方式 | 长堍镇 | 望城镇 | 长堍工业园区 |
|----------------|------|------|--------|
| 2018年全方式 | 2.55 | 2.58 | 2.40 |
| 2018年全方式（不含步行） | 1.31 | 1.90 | 1.41 |
| 2018年机动化 | 0.78 | 1.02 | 0.87 |

5.2.2 出行方式

1、南昌市出行方式总体情况

南昌市2018年居民出行机动化程度为33.5%，其中包括出租车出行占1.2%，单位班车出行占0.9%，地铁出行占3.2%，公共巴士出行占13.2%，摩的在内的摩

托车出行占 1.4%，私人小汽车搭乘出行占 1.1%，私人小汽车自驾出行占 12.3%，网约车出行占 0.2%。

2018 年非机动化出行（含电动车）比例为 65.4%，其中步行占 38.7%，个人自行车占 4.0%，电动车占 21.6%，公共自行车占 0.2%，共享单车占 0.9%。

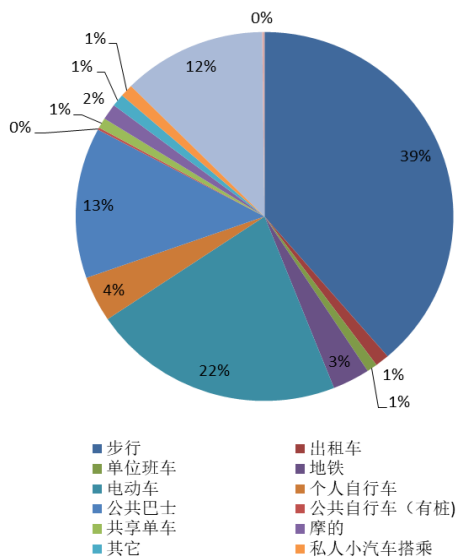


图 5.3 出行方式分布比例图

2、新建区出行方式分析

新建区城镇居民出行机动化程度为 31.7%，其中包括出租车出行占 0.9%，单位班车出行占 0.6%，地铁接驳出行占 0.4%，公共巴士出行占 15.3%，摩的在内的摩托车出行占 2.3%，私人小汽车搭乘出行占 1.3%，私人小汽车自驾出行占 10.6%，网约车出行占 0.3%。

非机动化出行（含电动车）比例为 67.6%，其中步行占 41.9%，个人自行车占 4.9%，电动车占 20.1%，公共自行车占 0.1%，共享单车占 0.6%。

新建区现状以非机动化出行为主，机动化出行低于邻近的红谷滩及经开区，但比进贤等县要高。值得注意的是，常规公交出行相对南昌市平均水平稍高。

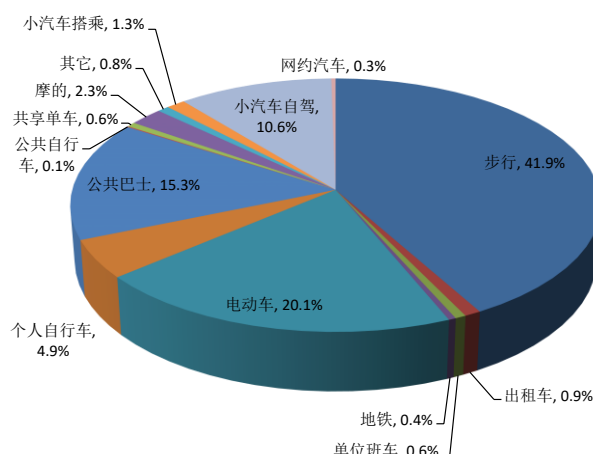


图 5.4 新建区城镇出行方式分布比例图

表 5.2 各区县出行方式分布比例表 (%)

| 出行方式 | 安义县 | 朝阳洲 | 城东 | 城南 | 高新区 | 红谷滩 | 进贤县 | 经开区 | 旧城中心区 | 南昌县 | 湾里区 | 新建区 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|
| 步行 | 40.8 | 28.4 | 31.0 | 39.0 | 37.8 | 31.1 | 43.5 | 31.2 | 43.9 | 38.6 | 44.5 | 41.9 |
| 出租车 | 0.6 | 2.0 | 2.3 | 1.1 | 0.7 | 2.9 | 0.4 | 2.7 | 1.4 | 0.6 | 0.6 | 0.9 |
| 单位班车 | 0.4 | 0.2 | 0.4 | 0.9 | 0.9 | 0.5 | 2.2 | 2.0 | 0.4 | 0.7 | 0.8 | 0.6 |
| 地铁 | 0.0 | 2.7 | 8.0 | 1.1 | 7.6 | 12.6 | 0.0 | 2.3 | 6.1 | 0.0 | 0.1 | 0.4 |
| 电动车 | 28.8 | 20.4 | 16.7 | 24.8 | 24.1 | 10.7 | 29.1 | 9.4 | 14.8 | 29.1 | 12.0 | 20.1 |
| 个人自行车 | 6.3 | 2.1 | 2.2 | 2.4 | 3.5 | 5.0 | 8.4 | 1.2 | 2.1 | 3.5 | 1.1 | 4.9 |
| 公共巴士 | 5.0 | 16.5 | 17.9 | 12.8 | 11.7 | 16.2 | 3.9 | 38.1 | 17.3 | 8.3 | 19.7 | 15.3 |
| 公共自行车 | 0.0 | 0.1 | 0.4 | 0.2 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.9 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| 共享单车 | 0.0 | 1.6 | 2.0 | 0.7 | 1.6 | 1.2 | 0.0 | 0.4 | 2.4 | 0.1 | 0.0 | 0.6 |
| 摩的 | 2.2 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.4 | 0.2 | 3.5 | 0.4 | 0.1 | 2.3 | 1.3 | 2.3 |
| 其它 | 0.8 | 1.4 | 0.7 | 0.5 | 1.4 | 0.7 | 2.3 | 0.6 | 0.6 | 1.1 | 2.0 | 0.8 |
| 小汽车搭乘 | 0.0 | 4.0 | 2.5 | 1.5 | 1.9 | 2.1 | 0.0 | 1.9 | 1.0 | 0.3 | 3.0 | 1.3 |
| 小汽车自驾 | 15.2 | 19.6 | 15.7 | 14.6 | 8.3 | 15.7 | 6.8 | 8.5 | 9.2 | 15.4 | 15.0 | 10.6 |
| 网约汽车 | 0.0 | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |

3、新建区不同出行目的的出行方式分析

从出行目的与出行方式的关系看，以公务或业务和回单位（学校）为目的的出行，机动车化程度最高，其中私人小汽车的比例均在超过 45%；购物、娱乐、农业、上学、放学回家出行等目的的出行以步行方式为主。

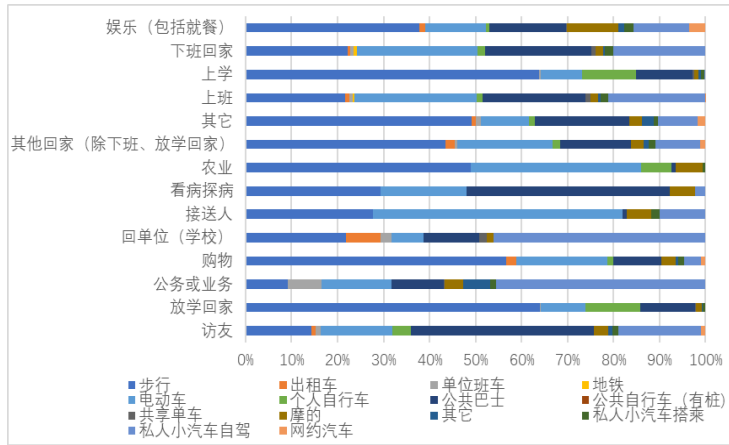


图 5.5 新建区不同出行目的的出行方式分布图

5.2.3 出行空间分布

1、全方式出行空间分布

南昌市全方式 OD 分布呈现双核心+网格状的形态，各组团交通量均向旧城中心区和红谷滩中心区聚集，同时各片区之间交通联系也日益紧密。从长堍片区与望城片区和其他片区的联系强度来看，长堍片区与蛟桥、红谷滩、旧城中心区联系最为紧密；望城片区与长堍、红角洲、新建区南部联系较为紧密。

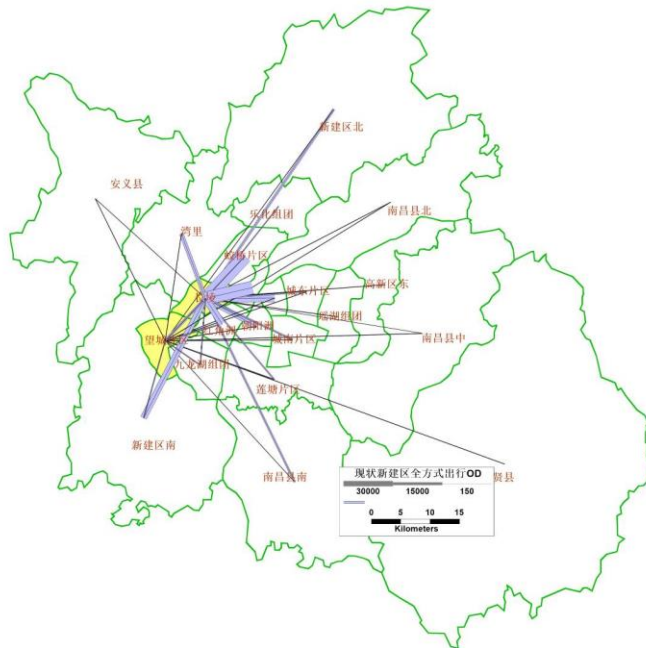


图 5.6 全方式出行空间分布图

2、机动化出行空间分布

南昌市机动化交通需求呈“A 字”型的空间分布特征，红谷滩新区与中心城区及其他片区机动化出行显著增加。从机动化出行 OD 看，长堍片区与红谷滩片区机动化出行最大，其次为蛟桥片区、旧城中心区；望城片区与长堍、蛟桥、新建区南以及红角洲出行相对较大。

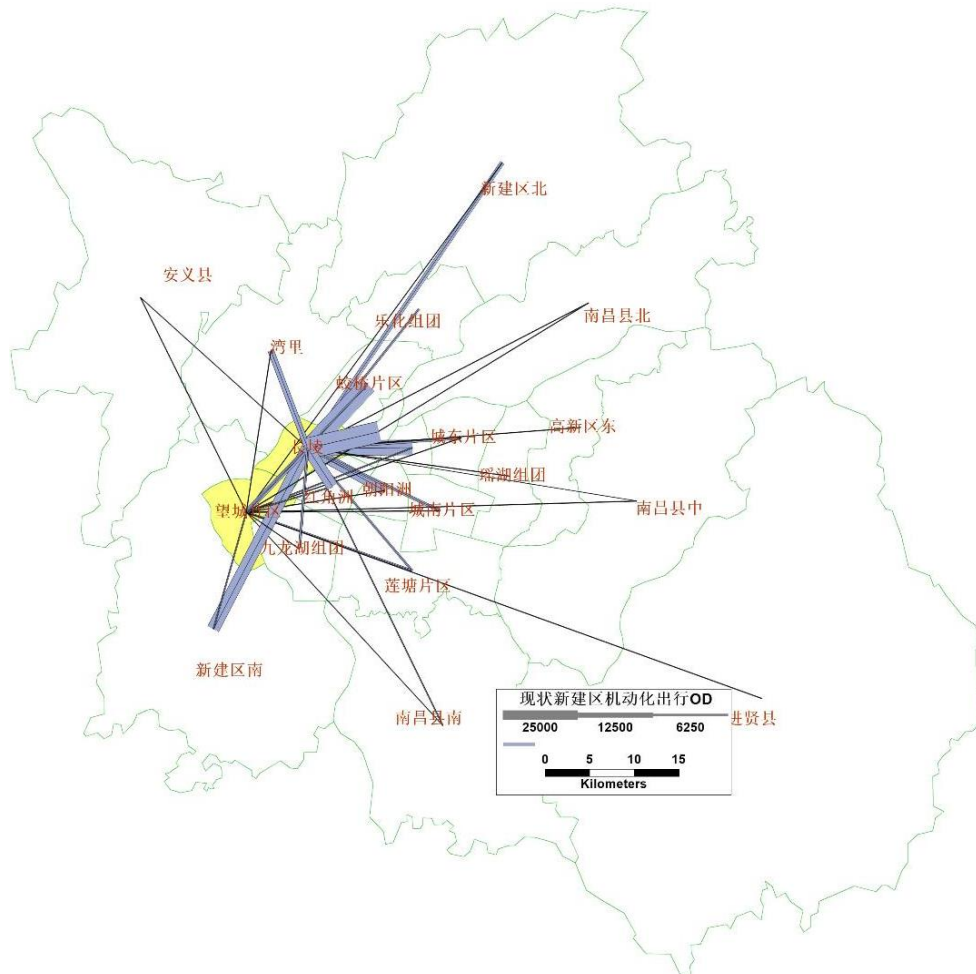


图 5.7 全市机动化方式出行空间分布图

3、公交出行空间分布

从各片区间的 OD 出行量来看，市区公交 OD 出行总量为 135 万人次/日。市区公交出行分布中，旧城中心区、蛟桥片区、城东、城南、红谷滩新区等片区公

交出行量较大。长垆片区与蛟桥、旧城中心区、红谷滩之间的公交出行量较大；望城片区与蛟桥、长垆、红角洲之间的公交出行量相对较大。

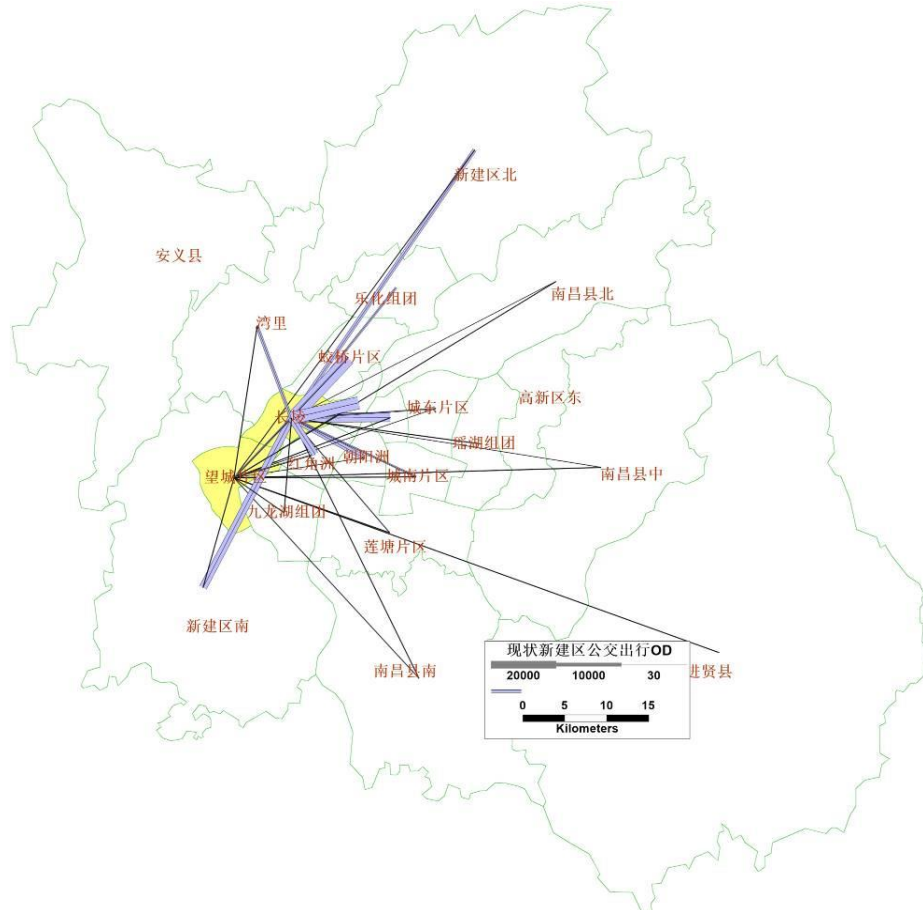


图 5.8 公交方式出行空间分布图

5.3 基础资料分析处理

5.3.1 建立路网模型

交通需求预测与用地及交通设施供给水平密不可分，而研究范围内为来年年用地开发与交通设施供给存在不确定性。未来便于对未来年的交通需求进行预测，因此需对近、远期的土地开发情况及交通设施供给条件进行设定。

(1) 土地开发

近期 2025 年，研究区域内除项目的 WCQ102 地块中的部分地块、WCQ103

地块、WCQ106 地块以及现状已出让的部分地块，其余地块均处于开发阶段，研究方位西侧、西南侧用地现状以村落为主，考虑到近期拆迁困难，保留现状村落，远期按照控规规划用地开发建成。

（2）道路交通设施

假设近期 2025 年区域内路网骨架基本按照规划建设完成，梦庐大道以东区域内的次、支路网基本按照规划实施，用地基本开发建设完成；梦庐大道以西区域内较少部分用地开发建设，官马街、罕王路、启阳路、田岗街以及少部分支路按规划实施，其余次、支路未实施。石埠大道-武功山大道立交以及望北大道-石埠大道立交，考虑到建设能力假设近期内为平面交叉口形式。南昌绕城高速快速化改造近期未能实现，因此其沿线的宁远大街-南昌绕城高速立交未能实施，与现状一致，为分离式立交；武功山大道-南昌绕城高速立交维持现状。

假设远期 2035 年研究范围内的用地全部开发建设完成，区域内除望北大道-石埠大道立交的形式未确定以及施工难度等因素，未能实施，假设为平面交叉口形式外，其余道路、节点均按照规划实施建设完成。

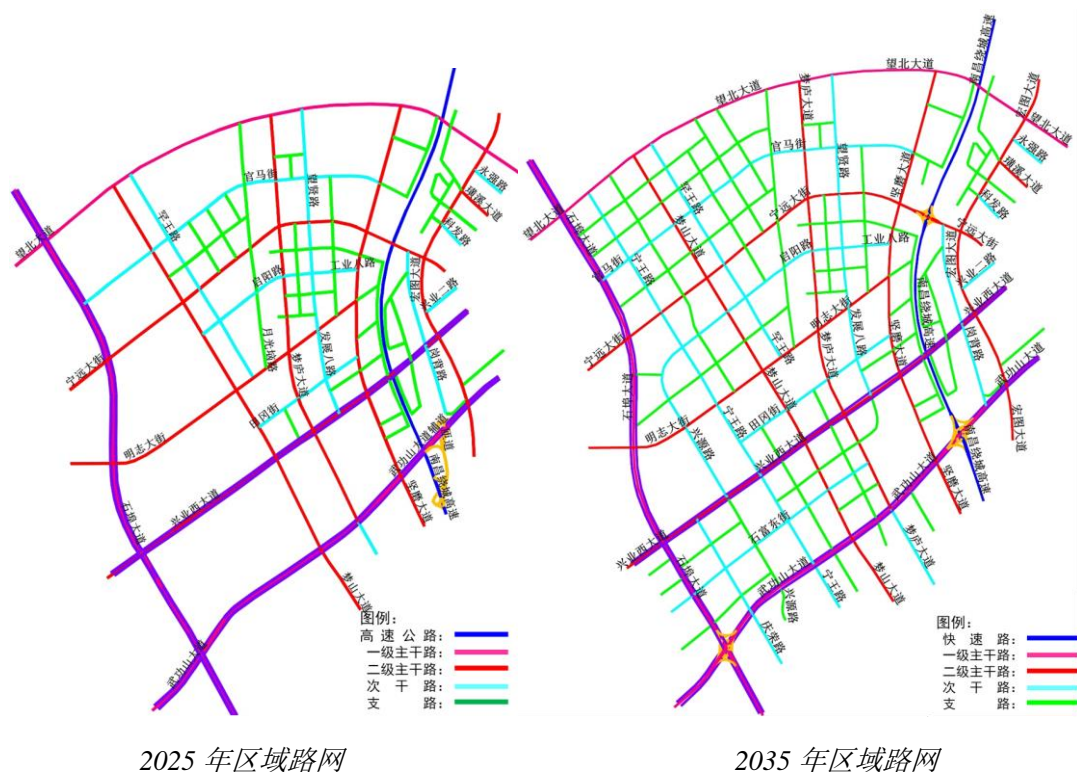


图 5.9 评价范围目标年道路网络示意图

5.3.2 交通分区

交通分区是进行定量分析的空间单元，建立合理的交通分区系统是交通模型的最基础工作之一，根据模型分析和结果统计的需要，交通分区系统一般包括交通小区、交通中区、交通大区、地带等不同分区。

1、交通小区划分

根据评价范围内的用地开发时序以及道路建设能力，结合道路走向以及用地分布特点，进行交通小区的划分。近期 2025 年区域内部分用地还未开发，道网尚未建设完成，因此将研究范围划分 74 个交通小区，外部交通小区根据评价区域对外联系的主要道路，划分了 17 个外部交通小区；远期 2035 年区域内用地开发完成，道路网建设完成，将评价范围内划分为 101 个交通小区，外部交通小区根据评价区域对外联系的主要道路，划分 17 个外部交通小区。



图 5.10 目标年交通小区划分示意图

2、交通大区划分

为了进一步反映评价范围内以及评价区域对外部的交通分布与联系特性，将交通小区合并成交通大区。将评价范围划分了 7 个大区，外部划分了 8 个大区。

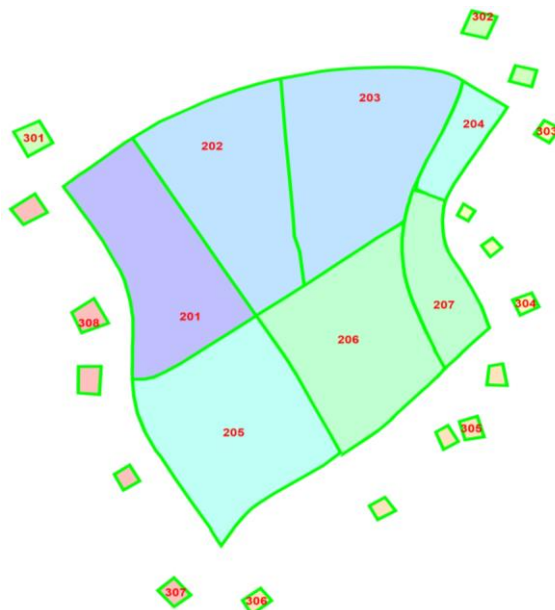


图 5.11 目标年交通大区划分示意图

5.3.3 人口与岗位预测

1、人口预测

根据《南昌市望城新区控制性详细规划（修编）》中，片区内规划设置五个街道，人口规模按照 32 万人控制，其中评价范围内设置有梦山街道以及观背街道，人口规模分别控制在 3.4 万人、8.6 万人，考虑到评价区域内的还分布有其他居住用地，因此评价范围内目标年人口规模预测约为 12.6 万人。

2、就业岗位预测

就业岗位就是交通需求的根源，不同的就业岗位对应着不同的交通需求。结合评价区域内的用地类型的用地容积率计算的建筑面积，参考其他城市、类似项目的就业岗位指标，利用建筑面积计算目标年的就业岗位数量。根据《南昌市望城新区控制性详细规划（修编）》，片区建设用地规模约 180km²（包括新建旧城与望城工业园），预计可承载产业人口约 65 万人。其中高端制造业就业人口约 25 万人，消费性服务业就业人口约 15 万人，生产性服务业就业人口约 20 万人，田园服务业就业人口约 5 万人。

规划片区内的高端制造业主要分布于评价区域内，结合新建区 56% 的就业率，因此经预测得出评价区域内总岗位数约为 18 万个，其中工业的岗位数约为 14 万个，其他岗位约为 4 万个。

表 5.3 用地类型就业人口指标表

| 用地类型 | 指标 |
|------|-------------------------|
| 行政办公 | 20 m ² /人 |
| 商业金融 | 50-100m ² /人 |
| 教育科研 | 100m ² /人 |
| 文化娱乐 | 100m ² /人 |
| 医疗卫生 | 40m ² /人 |
| 市政设施 | 20m ² /人 |

5.4 客运交通需求预测

5.4.1 交通需求预测方法

本次客运交通需求预测建立在《新建区综合交通体系规划》模型的基础上，利用其总体需求预测框架，更新片区路网及相关参数。采用 Transcad 软件，基于四阶段法进行交通需求预测。

1、交通生成

出行生成是指计算特定社会经济条件下各交通区域的居民交通出行发生量。出行发生量包括出行产生量和出行吸引量两部分。因此，交通生成模型实际由出行产生子模型和出行吸引子模型两部分组成。出行生成预测一般有类型分析法、原单位法、回归分析法、增长率法。类型分析法是指把家庭按类型分类，从而求得不同类型的家庭平均出行率，一般在基础数据全面的情况下采用，因此，预测的数据相对较为精确。原单位法是指用居住（就业）人口平均交通生成量来预测，或者以不同用途土地面积平均发生的交通量来预测。回归分析法一般用于货运交通预测。增长率法较为粗糙，一般在相关数据很难获取的情况下采用。

本次采用原单法进行交通生产预测，通过计算各种目的出行量得到各交通区总出行产生量，具体数学模型函数如下：

$$P_i = \sum R_{ik} T_{ik}$$

其中 P_i 为 i 区的出行生成量； R_{ij} 为 i 区第 k 类用地面积； T_{ij} 为 i 区第 k 类用地的单位面积的单位时间平均出行生成量。

2、交通分布

交通分布模型用于预测各交通子区之间的出行交换量，常用的模型有系数增

长模型和重力模型，最广泛使用的出行综合分布模型就是重力模型。双约束重力模型的基本形式见：

$$T_{ij} = K_i * K_j * P_i * A_j / f(t_{ij})$$

其中 T_{ij} 为交通小区 i 到 j 的出行量； P_i 为交通小区 i 的总的出行发生量； A_j 为交通小区 j 的总的出行吸引量； t_{ij} 为交通小区 i 、 j 之间的出行阻抗； $f(t_{ij})$ 为阻抗函数，采用幂函数形式； K_i 、 K_j 为平衡系数，其中：

$$K_i = \frac{1}{\sum_j K_j * A_j / f(t_{ij})}, \quad K_j = \frac{1}{\sum_i K_i * P_i / f(t_{ij})}$$

3、方式划分

交通方式划分是将各小区之间的出行量依一定的交通方式选择行为准则分配给各交通方式。由于对影响方式划分因素的认识、预测技术上的差异，“吸引系数法”、“效用比模型”、“转移曲线法”、“二次双项转移”等方法应用到了实际工程中。但这些方法在定量化程度、模型参数标定、思路的条理性方面存在着或多或少的不足。影响交通方式划分的因素主要有出行主体的特性、出行特性和交通设施特性。两个地区间的交通方式分担比例受各个交通方式的服务水平（即所需时间，费用，舒适性，安全性，可信赖性等）和出行者的个体特征等因素影响。

多元 Logit 模型的 IIA 特性（或称：非相关选择方案相互独立特性）在应用方面具有不足之处。所谓 IIA 特性是指对于某出行者来说，两个交通方式的选择概率的比值不受其他的任何交通方式的效用函数的固定项的影响的特性。可以推导交通方式 i 、 j 的选择概率的与其他交通方式的效用无关。

$$\frac{P_{in}}{P_{jn}} = \frac{\exp(V_{in}) / \sum_{k \in A} \exp(V_{kn})}{\exp(V_{jn}) / \sum_{k \in A} \exp(V_{kn})} = \frac{\exp(V_{kn})}{\exp(V_{jn})} = e^{V_{kn} - V_{jn}}$$

由此可以看到，交通方式 i, j 的选择概率之比不受其他交通方式的存在与否的影响，也不受交通系统中交通方式种类的变化影响。多元 Logit 模型具有对于选择方案的特性类似性较高的选择方案的选择概率被过大评价，以外的选择方案被过小评价的倾向。其原因多元 Logit 模型假设概率项相互独立。这时，直接使用多元 Logit 将会产生问题。因此，当选择方案的特性具有较多的相似之处时，为了避免由于 IIA 特性造成的偏差，模型采用更高级的 Nested Logit 模型。

Nested Logit 模型可以将相关性较大的交通方式组合在一起，并采用虚拟方式大类的办法，来避免 IIA 特性。分层的方法可以根据交通方式的不同情况进行，可以对标定参数做进一步比较分层方案的好坏。

(1) 模型结构

Nested Logit 模型的分层方法是模型结构的重要特征表现，分层结构一方面反映各种交通方式之间的竞争替代关系，另一方面反映出交通方式之间的互补、换乘衔接关系，一般来说，具有类似特性的交通方式应该归为一个类别。要综合考虑交通方式的之间的相互关系，参数标定情况以及模型应用的方便性等因素来确定模型分层方法。交通方式选择模型结构主要包括两方面的内容：一是 Nested Logit 模型的分层方法，如下图所示；二是各种交通方式的效用函数表达式。

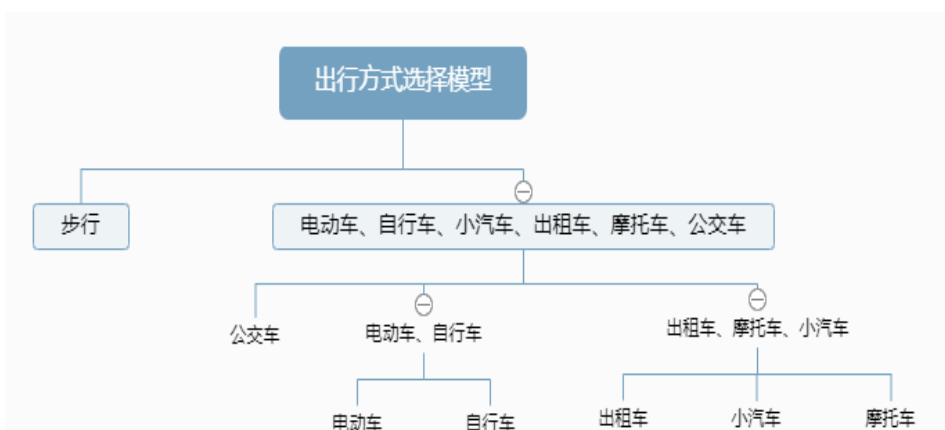


图 5.12 Nested Logit 模型的分层结构

(2) 交通方式的效用函数

Nested Logit 模型引入时间、费用等各种变量，可以解释各种交通方式服务水平、使用成本的变化对交通方式结构的影响，特别是针对交通政策的评估。交通方式的效用是指出行成本负效用，模型以效用最大化理论来假定人们的交通方式选择行为，效用函数描述了效用计算的变量，如下表所示：

表 5.4 各方式效用函数参数表

| 名称 | 效用函数参数 | | | 常数项 |
|------|------------------|-------------------|---------------|-----|
| 步行 | 时间 (WTime) | | | |
| 自行车 | 时间 (PTime) | | | 需要 |
| 助动车 | 时间 (MPTime) | | | 需要 |
| 摩托车 | 时间 (MotorTime) | | | 需要 |
| 出租车 | 车内时间 (CarIVT) | 车外时间 (TaxiOVT) | 车票 (TaxiFare) | 需要 |
| 地面公交 | 车内时间 (BusIVT) | 车外时间 (BusOVT) | 车票 (BusFare) | 需要 |
| 社会班车 | 时间 (UnitBusTime) | | | 需要 |
| 小汽车 | 时间 (CarIVT) | 燃油费用和收费 (CarCost) | | 需要 |
| 轨道交通 | 车内时间 (RailIVT) | 车外时间 (RailOVT) | 车票 (RailFare) | 需要 |
| 有轨电车 | 车内时间 (TCIVT) | 车外时间 (TCOVT) | 车票 (TCFare) | 需要 |

(3) 空间差别化的方式结构预测技术

区域差别化的方式结构预测技术主要是模型移植及常数项调整技术。常数项调整的基本算法如下：

$$\begin{aligned}
 ASC_{i,k} &= ASC_{i-1,k} + \theta_b \ln\left(\frac{OS_k}{ES_{i-1,k}}\right) + \ln\left(\frac{ES_{i-1,b}}{OS_b}\right), & \left(\text{if: } \frac{OS_k}{ES_{i-1,k}} < 1\right) \\
 ASC_{i,k} &= ASC_{i-1,k} + \frac{1}{\theta_b} \ln\left(\frac{OS_k}{ES_{i-1,k}}\right) + \ln\left(\frac{ES_{i-1,b}}{OS_b}\right), & \left(\text{if: } \frac{OS_k}{ES_{i-1,k}} \geq 1\right) \\
 ASC_{i,k} &= ASC_{i-1,k} + \ln\left(\frac{OS_k \times ES_{i-1,b}}{ES_{i-1,k} \times OS_b}\right)
 \end{aligned}$$

$ASC_{i,k}$ 表示第 i 次迭代交通方式 k 的常数项值, k 为交通方式, i 为迭代次数, OS 表示调查到的方式选择比 (或目标方式选择比), ES 表示模型计算的方式选择比, b 表示一种交通方式的上层节点方式选择比。

对一个空间的 OD 对, 迭代收敛指标为:

$$\begin{aligned}
 \max\left\{\frac{|ES_k - OS_k|}{OS_k}\right\} &< \varepsilon_1, k \in K \\
 \text{TotalRgap} &= \frac{\sqrt{\sum_k (ETrips_k - OTrips_k)^2}}{\text{TotalTrips}} < \varepsilon_2
 \end{aligned}$$

式中: ES_k 和 OS_k 分别为交通方式 k 的模型计算分担比和目标分担比;

$ETrips_k$ 和 $OTrips_k$ 分别为模型计算的交通方式 k 的出行量和目标交通方式 k 的出行量;

$TotalTrips$ 为 Group 的所有 OD 对的全方式出行量。

(4) 模型的输入和输出

方式选择模型的输入为: 全方式的小区 OD 分布矩阵、Nested Logit 模型分层结构、各区域空间各方式的效用函数及参数, 输出则为分方式的小区 OD 分布矩阵。

4、交通分配

交通分配可运用各种交通分配方法（如非均衡的全有全无分配法、均衡的用户平衡分配法）将各交通小区之间的出行分布量分配到交通路网。本次采用 UserEquilibrium（用户平衡分配法），即根据 Wardrop 的第一原则确定的用户均衡模型（DUE）来分配交通需求，所有的出行者均以路网的最终平衡为目的来选择合适的出行路径。用户平衡分配法（User Equilibrium）等价于如下数学规划模型的求解：

$$\begin{aligned} \min : Z(X) &= \sum_a \int_0^{x_a} t_a(w) dw \\ \text{s.t.} \quad \sum_k f_k^{rs} &= q_{rs}, \quad \forall r, s \\ f_k^{rs} &\geq 0, \quad \forall r, s \end{aligned}$$

其中 $t_a()$ 为路段 a 的阻抗函数； x_a 为路段 a 上的交通流量，它们组成的向量为 $x=(\dots, x_a, \dots)$ ； f_k^{rs} 为点对 (r, s) 间的第 k 条路径的交通流量，其向量为 $f=(\dots, f_k^{rs}, \dots)$ 。

5.4.2 交通出行率指标的确定

参考《南昌市建设项目交通影响评价技术导则》（2017 版）、《交通出行率手册》，结合片区的人口、经济和社会发展情况、功能定位，以及研究范围内的用地功能、主要服务对象等，综合确定评价范围内各类用地的早高峰小时（7:30-8:30）的出行率指标。其中考虑到一类工业用地、二类工业用地的性质有所区别，即一类工业用地对居住和公共设施等环境基本无干扰和污染；二类工业用地对居住用地和公共设施等环境有一定干扰和污染。两者之间的产业结构不同，员工的出行特征也不同，出行率指标存在差异，一类工业用地相对二类工业

用地的出行率相对较高。一类工业用地 2025 年出行率取值为 2.0 人次/百平方米建筑面积，2035 年取值 2.2 人次/百平方米建筑面积。二类工业用地 2025 年出行率取值为 0.5 人次/百平方米建筑面积，2035 年取值 0.6 人次/百平方米建筑面积。

表 5.5 不同用地性质早高峰小时出行率指标（人次/百平方米建筑面积）

| 用地类型 | 2025 年出行率指标 | 2035 年出行率指标 |
|----------|-------------|-------------|
| 安保用地 | 0.5 | 0.7 |
| 二类工业用地 | 0.5 | 0.6 |
| 二类居住用地 | 1.6 | 2 |
| 服务设施用地 | 1 | 1.5 |
| 商务设施用地 | 2 | 2.8 |
| 商业用地 | 3.7 | 4 |
| 商住用地 | 1 | 1.6 |
| 社会福利用地 | 1 | 1.5 |
| 市场用地 | 5 | 6 |
| 体育用地 | 1 | 1.1 |
| 一类工业用地 | 2 | 2.2 |
| 一类物流仓储用地 | 0.5 | 0.6 |
| 医疗卫生用地 | 3 | 3.5 |
| 中等专业学校用地 | 3 | 4.5 |
| 中小学用地 | 8 | 8 |
| 宗教用地 | 1 | 1.2 |

5.4.3 交通生成预测

1、内部交通小区出行生成预测

内部交通小区生成量计算采用用地出行率法，将评价区域内的地块划分与内部交通小区划分两组空间数据，统计出每个交通小区内各类用地的用地面积、容积率等指标。评价区域内用地性质组成包括工业、商业、学校、居住、商住、市场等。

根据交通各个小区的人口和岗位分布，并结合南昌市居民出行调查、片区的人口、社会经济发展情况、发展定位、区域特征、土地利用规划、路网规划等情

况，结合评价区域内用地开发时序以及开发程度，确定本片区各类用地高峰小时的出行率指标，假设 2025 年评价范围西侧以及西南侧用地保留现状村落，项目 WCQ102 地块中的部分地块、WCQ103 地块、WCQ106 地块以及现状已出让的部分地块开发程度为 60%左右，其余地块正处于开发建设阶段；2035 年评价区域内用地完全开发等用地开发条件下，在区域交通近期以“小汽车出行”为主导模式的交通发展模式，远期 2035 年以“小汽车+公共交通为主”的交通发展模式等，结合区域用地开发强度及不同交通发展模式下，经计算得到各小区的高峰小时发生、吸引量。由于评价区域内大部分地块尚未出让和建设，根据控规修编成果工业地块容积率为 1.0-2.0。本次在区域交通发展模式下，以区域用地开发强度最大的情况下计算交通出行。

表 5.6 2025 年评价区域内部交通小区交通生成量 (pcu/h)

| 小区号 | 2025P | 2025 年 A | 小区号 | 2025P | 2025 年 A |
|-----|-------|----------|-----|-------|----------|
| 1 | — | — | 38 | — | — |
| 2 | — | — | 39 | 31 | 124 |
| 3 | 120 | 80 | 40 | 31 | 124 |
| 4 | — | — | 41 | 588 | 252 |
| 5 | 108 | 72 | 42 | 7 | 9 |
| 6 | 60 | 40 | 43 | 63 | 252 |
| 7 | 66 | 44 | 44 | 208 | 244 |
| 8 | — | — | 45 | 62 | 251 |
| 9 | 96 | 64 | 46 | 968 | 1453 |
| 10 | 72 | 48 | 47 | 30 | 120 |
| 11 | 36 | 24 | 48 | 55 | 222 |
| 12 | 979 | 1095 | 49 | 153 | 213 |
| 13 | 811 | 952 | 50 | — | — |
| 14 | 31 | 126 | 51 | 432 | 196 |
| 15 | 35 | 142 | 52 | 456 | 740 |
| 16 | 31 | 126 | 53 | 37 | 150 |

| 小区号 | 2025P | 2025年A | 小区号 | 2025P | 2025年A |
|-----|-------|--------|-----|-------|--------|
| 17 | 35 | 143 | 54 | — | — |
| 18 | 35 | 140 | 55 | 46 | 37 |
| 19 | 45 | 180 | 56 | 33 | 132 |
| 20 | — | — | 57 | 163 | 354 |
| 21 | 300 | 128 | 58 | — | — |
| 22 | 77 | 308 | 59 | 28 | 114 |
| 23 | 106 | 424 | 60 | 42 | 170 |
| 24 | 34 | 138 | 61 | 64 | 73 |
| 25 | 61 | 246 | 62 | 37 | 149 |
| 26 | 232 | 928 | 63 | 29 | 117 |
| 27 | 135 | 85 | 64 | 28 | 114 |
| 28 | 199 | 102 | 65 | 36 | 144 |
| 29 | 41 | 167 | 66 | 43 | 173 |
| 30 | 35 | 143 | 67 | 45 | 182 |
| 31 | 107 | 178 | 68 | 32 | 130 |
| 32 | 169 | 72 | 69 | 65 | 53 |
| 33 | 268 | 115 | 70 | — | — |
| 34 | 39 | 158 | 71 | 27 | 110 |
| 35 | — | — | 72 | — | — |
| 36 | 46 | 186 | 73 | 46 | 185 |
| 37 | 39 | 158 | 74 | — | — |

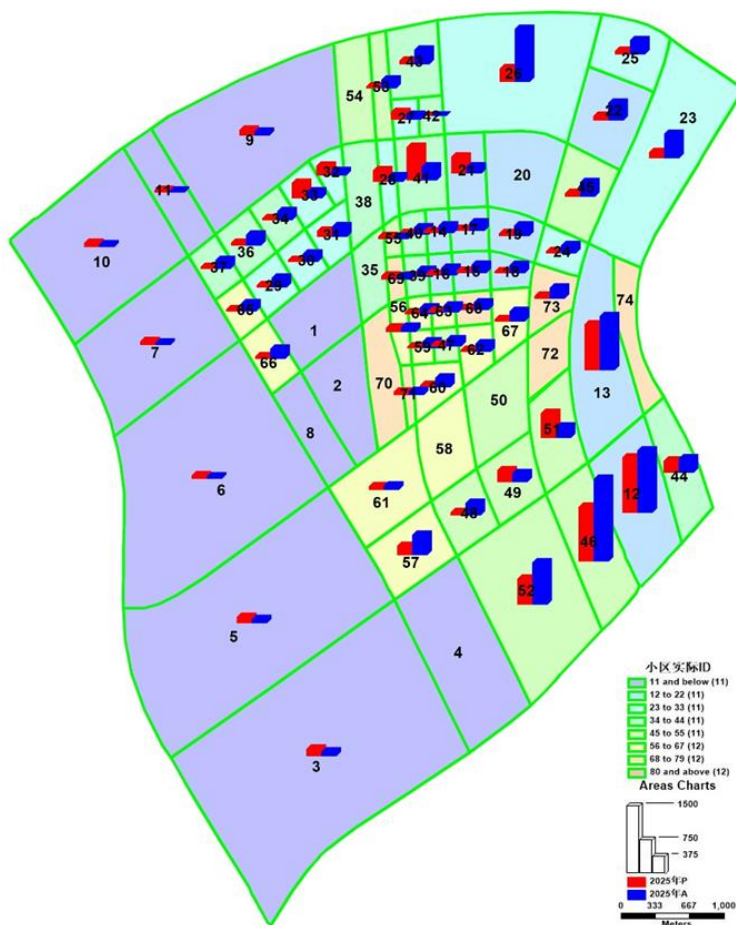


图 5.13 2025 年评价区域内部交通小区出行出行生成分布图

表 5.7 2035 年评价区域内部交通小区交通生成量 (pcu/h)

| 小区号 | 2035P | 2035 年 A | 小区号 | 2035P | 2035 年 A |
|-----|-------|----------|-----|-------|----------|
| 1 | 1632 | 1826 | 52 | 257 | 355 |
| 2 | 1353 | 1587 | 53 | — | — |
| 3 | 56 | 224 | 54 | 720 | 327 |
| 4 | 63 | 252 | 55 | 1217 | 1330 |
| 5 | 56 | 224 | 56 | 760 | 1234 |
| 6 | 63 | 254 | 57 | 66 | 267 |
| 7 | 62 | 249 | 58 | 74 | 297 |
| 8 | 80 | 321 | 59 | 70 | 280 |
| 9 | — | — | 60 | 72 | 288 |
| 10 | 500 | 214 | 61 | — | — |
| 11 | 136 | 545 | 62 | 659 | 654 |
| 12 | 188 | 752 | 63 | 1161 | 753 |
| 13 | 61 | 246 | 64 | 292 | 1168 |
| 14 | 242 | 273 | 65 | 259 | 1036 |
| 15 | 387 | 1547 | 66 | 223 | 894 |

| 小区号 | 2035P | 2035年A | 小区号 | 2035P | 2035年A |
|-----|-------|--------|-----|-------|--------|
| 16 | 225 | 143 | 67 | — | — |
| 17 | 332 | 170 | 68 | 139 | 556 |
| 18 | 66 | 264 | 69 | 259 | 1036 |
| 19 | 74 | 296 | 70 | 20 | 25 |
| 20 | 63 | 254 | 71 | 77 | 63 |
| 21 | 179 | 298 | 72 | 55 | 222 |
| 22 | 282 | 120 | 73 | — | — |
| 23 | 448 | 192 | 74 | 861 | 435 |
| 24 | 70 | 280 | 75 | 272 | 590 |
| 25 | 61 | 244 | 76 | 164 | 371 |
| 26 | — | — | 77 | — | — |
| 27 | 74 | 299 | 78 | 51 | 204 |
| 28 | 65 | 260 | 79 | 75 | 302 |
| 29 | 61 | 244 | 80 | 107 | 122 |
| 30 | 62 | 248 | 81 | 1324 | 896 |
| 31 | 223 | 892 | 82 | 1286 | 979 |
| 32 | 222 | 889 | 83 | 1529 | 1111 |
| 33 | 82 | 331 | 84 | 1410 | 604 |
| 34 | 70 | 280 | 85 | 66 | 264 |
| 35 | 70 | 280 | 86 | 52 | 209 |
| 36 | 61 | 246 | 87 | 50 | 203 |
| 37 | 70 | 283 | 88 | 64 | 257 |
| 38 | — | — | 89 | 76 | 307 |
| 39 | 123 | 492 | 90 | 80 | 323 |
| 40 | 88 | 355 | 91 | 58 | 232 |
| 41 | 95 | 382 | 92 | 109 | 89 |
| 42 | 54 | 219 | 93 | 102 | 408 |
| 43 | 55 | 220 | 94 | 91 | 364 |
| 44 | 980 | 420 | 95 | 136 | 545 |
| 45 | 13 | 16 | 96 | — | — |
| 46 | 112 | 448 | 97 | 46 | 185 |
| 47 | 348 | 408 | 98 | — | — |
| 48 | 111 | 444 | 99 | 82 | 329 |
| 49 | 1614 | 2422 | 100 | 196 | 785 |
| 50 | 53 | 214 | 101 | — | — |
| 51 | 98 | 393 | — | — | — |

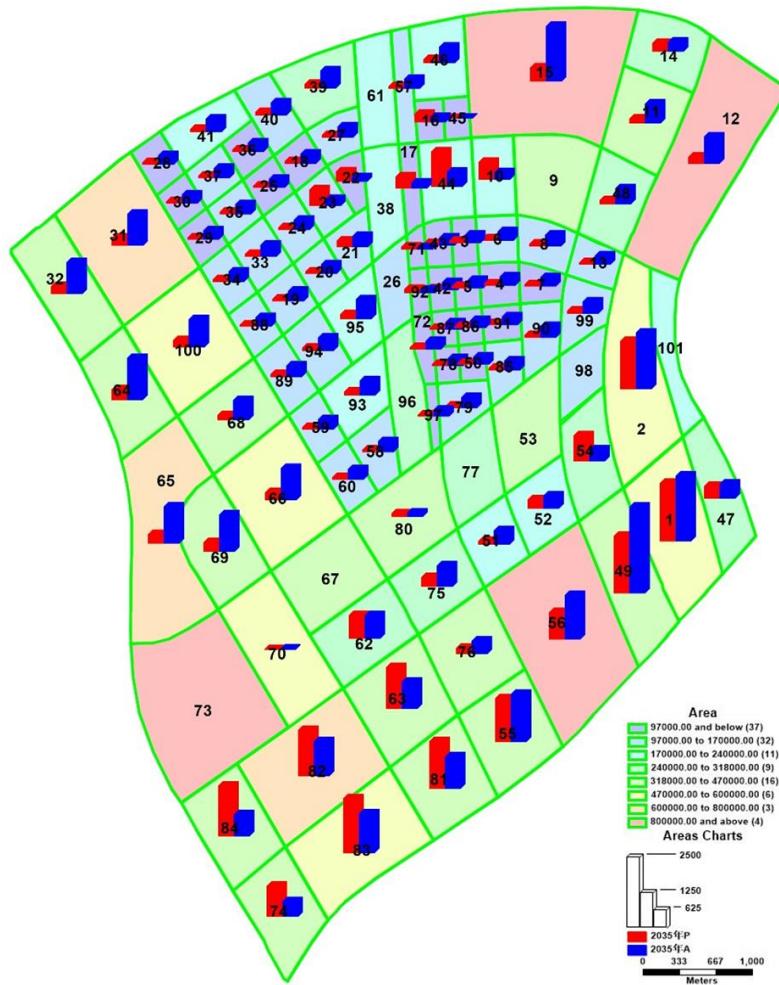


图 5.14 2035 年评价区域内部交通小区出行出行生成成分布图

表 5.8 2025 年评价区域内部交通小区慢行交通生成量 (人次/h)

| 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 |
|-----|--------|------|------|----------|------|------|-----|--------|------|-----|----------|------|-----|
| 1 | — | — | — | — | — | — | 38 | — | — | — | — | — | — |
| 2 | — | — | — | — | — | — | 39 | 135 | 27 | 108 | 135 | 27 | 108 |
| 3 | 13868 | 8695 | 5128 | 11692 | 7307 | 4347 | 40 | 139 | 28 | 111 | 139 | 28 | 111 |
| 4 | — | — | — | — | — | — | 41 | 135 | 27 | 108 | 135 | 27 | 108 |
| 5 | 1946 | 928 | 1018 | 1547 | 748 | 799 | 42 | 139 | 28 | 111 | 139 | 28 | 111 |
| 6 | 3344 | 934 | 2409 | 2993 | 823 | 2170 | 43 | 2299 | 1609 | 690 | 2653 | 1857 | 796 |
| 7 | 1745 | 541 | 1204 | 1636 | 494 | 1142 | 44 | 69 | 31 | 38 | 69 | 31 | 38 |
| 8 | — | — | — | — | — | — | 45 | 650 | 130 | 520 | 574 | 115 | 459 |
| 9 | 686 | 137 | 549 | 626 | 125 | 501 | 46 | 352 | 70 | 282 | 352 | 70 | 282 |
| 10 | 2976 | 621 | 2379 | 2626 | 548 | 2078 | 47 | 488 | 219 | 268 | 447 | 201 | 246 |
| 11 | 1147 | 245 | 903 | 1062 | 226 | 836 | 48 | 282 | 56 | 226 | 263 | 53 | 211 |

| 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 |
|-----|--------|------|------|----------|------|------|-----|--------|------|------|----------|------|-----|
| 12 | 2969 | 1336 | 1633 | 2512 | 1130 | 1382 | 49 | 535 | 281 | 254 | 500 | 262 | 237 |
| 13 | 2777 | 1279 | 1498 | 2350 | 1082 | 1268 | 50 | — | — | — | — | — | — |
| 14 | 89 | 18 | 71 | 75 | 15 | 60 | 51 | 0 | 1354 | 1643 | 2065 | 1302 | 763 |
| 15 | 124 | 25 | 99 | 105 | 21 | 84 | 52 | 802 | 271 | 531 | 1035 | 371 | 664 |
| 16 | 90 | 18 | 72 | 76 | 15 | 61 | 53 | 114 | 29 | 85 | 99 | 25 | 74 |
| 17 | 127 | 25 | 101 | 107 | 21 | 86 | 54 | — | — | — | — | — | — |
| 18 | 120 | 24 | 96 | 101 | 20 | 81 | 55 | 137 | 75 | 62 | 116 | 64 | 52 |
| 19 | 206 | 41 | 165 | 174 | 35 | 139 | 56 | 88 | 18 | 70 | 75 | 15 | 60 |
| 20 | — | — | — | — | — | — | 57 | 619 | 220 | 398 | 524 | 187 | 337 |
| 21 | 881 | 617 | 264 | 745 | 522 | 224 | 58 | — | — | — | — | — | — |
| 22 | 474 | 95 | 379 | 401 | 80 | 321 | 59 | 67 | 13 | 53 | 56 | 11 | 45 |
| 23 | 759 | 165 | 593 | 643 | 139 | 502 | 60 | 183 | 37 | 147 | 155 | 31 | 124 |
| 24 | 116 | 23 | 93 | 98 | 20 | 78 | 61 | 68 | 28 | 40 | 57 | 23 | 34 |
| 25 | 344 | 69 | 275 | 291 | 58 | 233 | 62 | 139 | 28 | 111 | 117 | 23 | 94 |
| 26 | 1787 | 357 | 1430 | 1512 | 302 | 1210 | 63 | 73 | 15 | 58 | 62 | 12 | 49 |
| 27 | 497 | 295 | 202 | 420 | 249 | 171 | 64 | 65 | 13 | 52 | 55 | 11 | 44 |
| 28 | 628 | 413 | 215 | 531 | 350 | 182 | 65 | 108 | 22 | 86 | 91 | 18 | 73 |
| 29 | 146 | 29 | 117 | 124 | 25 | 99 | 66 | 158 | 32 | 126 | 133 | 27 | 107 |
| 30 | 106 | 21 | 85 | 90 | 18 | 72 | 67 | 208 | 42 | 167 | 176 | 35 | 141 |
| 31 | 821 | 306 | 515 | 760 | 283 | 477 | 68 | 95 | 19 | 76 | 133 | 27 | 106 |
| 32 | 516 | 361 | 155 | 477 | 334 | 143 | 69 | 336 | 185 | 151 | 261 | 144 | 118 |
| 33 | 820 | 574 | 246 | 759 | 532 | 228 | 70 | — | — | — | — | — | — |
| 34 | 136 | 27 | 109 | 126 | 25 | 101 | 71 | 59 | 12 | 47 | 67 | 13 | 54 |
| 35 | — | — | — | — | — | — | 72 | — | — | — | — | — | — |
| 36 | 396 | 79 | 317 | 349 | 70 | 279 | 73 | 290 | 58 | 232 | 182 | 36 | 146 |
| 37 | 286 | 57 | 229 | 253 | 51 | 202 | 74 | — | — | — | — | — | — |

表 5.9 2035 年评价区域内部交通小区慢行交通生成量 (人次/h)

| 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 |
|-----|--------|------|------|----------|------|------|-----|--------|------|------|----------|------|------|
| 1 | 5571 | 2663 | 2908 | 4714 | 2253 | 2461 | 52 | 784 | 408 | 375 | 685 | 350 | 335 |
| 2 | 4628 | 2131 | 2497 | 3916 | 1803 | 2113 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 149 | 30 | 119 | 126 | 25 | 101 | 54 | 2559 | 1642 | 917 | 2166 | 1390 | 776 |
| 4 | 207 | 41 | 166 | 175 | 35 | 140 | 55 | 4230 | 2009 | 2220 | 3579 | 1700 | 1879 |
| 5 | 149 | 30 | 120 | 126 | 25 | 101 | 56 | 1354 | 455 | 899 | 1746 | 621 | 1124 |
| 6 | 211 | 42 | 169 | 178 | 36 | 143 | 57 | 221 | 55 | 165 | 201 | 50 | 151 |

| 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 |
|-----|--------|------|------|----------|-----|------|-----|--------|------|------|----------|------|------|
| 7 | 200 | 40 | 160 | 169 | 34 | 135 | 58 | 256 | 51 | 205 | 237 | 47 | 190 |
| 8 | 343 | 69 | 274 | 290 | 58 | 232 | 59 | 227 | 45 | 182 | 210 | 42 | 168 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 60 | 239 | 48 | 191 | 221 | 44 | 177 |
| 10 | 1468 | 1028 | 440 | 1242 | 869 | 373 | 61 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 790 | 158 | 632 | 669 | 134 | 535 | 62 | 3235 | 1567 | 1668 | 2709 | 1313 | 1395 |
| 12 | 1266 | 274 | 989 | 1071 | 232 | 836 | 63 | 4113 | 2361 | 1752 | 3516 | 2005 | 1511 |
| 13 | 193 | 39 | 154 | 163 | 33 | 131 | 64 | 1423 | 504 | 920 | 1248 | 435 | 813 |
| 14 | 574 | 115 | 459 | 485 | 97 | 388 | 65 | 1532 | 306 | 1226 | 1419 | 284 | 1135 |
| 15 | 2979 | 596 | 2383 | 2521 | 504 | 2017 | 66 | 1286 | 257 | 1029 | 1190 | 238 | 952 |
| 16 | 828 | 491 | 337 | 700 | 416 | 285 | 67 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17 | 1047 | 689 | 358 | 886 | 583 | 303 | 68 | 703 | 141 | 563 | 651 | 130 | 521 |
| 18 | 199 | 40 | 159 | 184 | 37 | 147 | 69 | 1779 | 798 | 981 | 1538 | 682 | 856 |
| 19 | 254 | 51 | 203 | 235 | 47 | 188 | 70 | 29 | 13 | 16 | 24 | 11 | 13 |
| 20 | 183 | 37 | 147 | 170 | 34 | 136 | 71 | 228 | 125 | 103 | 193 | 106 | 87 |
| 21 | 1325 | 492 | 832 | 1136 | 420 | 716 | 72 | 147 | 29 | 117 | 124 | 25 | 99 |
| 22 | 827 | 579 | 248 | 700 | 490 | 210 | 73 | 77 | 35 | 42 | 65 | 29 | 36 |
| 23 | 1316 | 921 | 395 | 1114 | 780 | 334 | 74 | 2531 | 1697 | 834 | 2141 | 1436 | 706 |
| 24 | 227 | 45 | 182 | 210 | 42 | 168 | 75 | 1046 | 370 | 676 | 917 | 320 | 598 |
| 25 | 165 | 33 | 132 | 153 | 31 | 122 | 76 | 1467 | 658 | 809 | 1275 | 563 | 712 |
| 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 77 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| 27 | 260 | 52 | 208 | 241 | 48 | 193 | 78 | 111 | 22 | 89 | 94 | 19 | 75 |
| 28 | 192 | 38 | 154 | 178 | 36 | 142 | 79 | 306 | 61 | 244 | 259 | 52 | 207 |
| 29 | 165 | 33 | 132 | 153 | 31 | 122 | 80 | 113 | 46 | 66 | 95 | 39 | 56 |
| 30 | 170 | 34 | 136 | 158 | 32 | 126 | 81 | 4147 | 2489 | 1582 | 3509 | 2106 | 1339 |
| 31 | 1684 | 362 | 1322 | 1557 | 334 | 1223 | 82 | 4829 | 2750 | 2079 | 4086 | 2327 | 1759 |
| 32 | 761 | 152 | 609 | 705 | 141 | 564 | 83 | 3528 | 2364 | 1163 | 2985 | 2000 | 984 |
| 33 | 314 | 63 | 251 | 291 | 58 | 233 | 84 | 4135 | 2895 | 1241 | 3499 | 2449 | 1050 |
| 34 | 227 | 45 | 182 | 211 | 42 | 168 | 85 | 231 | 46 | 185 | 195 | 39 | 156 |
| 35 | 226 | 45 | 181 | 210 | 42 | 168 | 86 | 122 | 24 | 97 | 103 | 21 | 82 |
| 36 | 168 | 34 | 134 | 155 | 31 | 124 | 87 | 109 | 22 | 87 | 92 | 18 | 74 |
| 37 | 231 | 46 | 185 | 214 | 43 | 171 | 88 | 187 | 37 | 149 | 173 | 35 | 138 |
| 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 89 | 273 | 55 | 218 | 252 | 50 | 202 |
| 39 | 594 | 119 | 476 | 550 | 110 | 440 | 90 | 347 | 69 | 278 | 294 | 59 | 235 |
| 40 | 356 | 71 | 285 | 330 | 66 | 264 | 91 | 158 | 32 | 126 | 221 | 44 | 177 |
| 41 | 402 | 80 | 322 | 372 | 74 | 298 | 92 | 323 | 178 | 146 | 274 | 151 | 123 |
| 42 | 140 | 28 | 112 | 119 | 24 | 95 | 93 | 446 | 89 | 357 | 413 | 83 | 331 |
| 43 | 145 | 29 | 116 | 122 | 24 | 98 | 94 | 374 | 75 | 299 | 346 | 69 | 277 |

| 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 小区号 | 步行出行人次 | 产生量 | 吸引量 | 非机动车出行人次 | 产生量 | 吸引量 |
|-----|--------|------|------|----------|------|-----|-----|--------|-----|-----|----------|-----|-----|
| 44 | 2874 | 2012 | 862 | 2432 | 1702 | 730 | 95 | 427 | 85 | 342 | 396 | 79 | 316 |
| 45 | 70 | 31 | 38 | 59 | 27 | 33 | 96 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 46 | 516 | 103 | 413 | 478 | 96 | 382 | 97 | 98 | 20 | 78 | 112 | 22 | 89 |
| 47 | 938 | 330 | 607 | 793 | 280 | 514 | 98 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 48 | 682 | 136 | 546 | 637 | 127 | 509 | 99 | 483 | 97 | 386 | 304 | 61 | 243 |
| 49 | 7055 | 2822 | 4233 | 0 | 0 | 0 | 100 | 1100 | 220 | 880 | 1019 | 204 | 815 |
| 50 | 149 | 30 | 120 | 139 | 28 | 112 | 101 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 51 | 423 | 85 | 338 | 392 | 78 | 313 | — | — | — | — | — | — | — |

2、外部交通小区出行生成预测

评价范围外部虚拟交通小区交通生成量的确定主要依据周边区域的发展趋势推算，虚拟交通小区的交通生成量映射影响范围内外部的交通转换。以上位交通规划的出行预测结果为主要依据，分析内外出行、过境出行的空间分布与交通产生吸引的方向性，结合实际情况，估算外部小区具体的交通生成取值。考虑到 2025 年评价区域周边用地尚未开发成熟，评价范围内交通量较小，区域通道主要以过境交通为主。

表 5.10 目标年外部交通小区背景交通生成量 (pcu/h)

| 小区号 | 2025P | 2025A | 2035P | 2035A |
|-----|-------|-------|-------|-------|
| 102 | 599 | 666 | 1351 | 1408 |
| 103 | 1564 | 1766 | 1876 | 2264 |
| 104 | 547 | 634 | 1469 | 1502 |
| 105 | 705 | 683 | 1662 | 1534 |
| 106 | 887 | 986 | 1720 | 1825 |
| 107 | 968 | 969 | 1686 | 1789 |
| 108 | 1540 | 1514 | 3043 | 3096 |
| 109 | 742 | 633 | 1618 | 1637 |
| 110 | 1717 | 1692 | 2163 | 2167 |
| 111 | 861 | 688 | 1514 | 1629 |
| 112 | 861 | 774 | 1618 | 1573 |
| 113 | 861 | 671 | 1514 | 1597 |
| 114 | 1306 | 1328 | 2652 | 2651 |
| 115 | 791 | 752 | 1219 | 1166 |

| 小区号 | 2025P | 2025A | 2035P | 2035A |
|-----|-------|-------|-------|-------|
| 116 | 554 | 498 | 693 | 798 |
| 117 | 724 | 651 | 1042 | 1035 |
| 118 | 451 | 465 | 1079 | 1073 |

3、评价地块出行生成预测

本项目重点评价地块的主要功能为一类工业、二类工业、居住、中小学、商住、服务设施用地，结合区域内用地开发建设能力，近期 2025 年部分评价地块，因村落拆迁难，保留现状村落，远期按照控规规划用地开发建成，早高峰小时出行量约为 7269pcu/h，其中吸引 5082pcu/h、产生 2187pcu/h。远期 2035 年区域内用地全部开发建成，早高峰小时出行总量约为 19378pcu/h，其中吸引 14291pcu/h、产生 5087pcu/h；具体详见下表。

表 5.10 2025 年评价地块交通生成量 (pcu/h)

| 小区号 | 2025P | 2025 年 A | 小区号 | 2025P | 2025 年 A |
|-----|-------|----------|-----|-------|----------|
| 1 | — | — | 36 | 46 | 186 |
| 2 | — | — | 37 | 39 | 158 |
| 8 | — | — | 39 | 31 | 124 |
| 9 | 96 | 64 | 40 | 31 | 124 |
| 11 | 36 | 24 | 42 | 7 | 9 |
| 14 | 31 | 126 | 43 | 63 | 252 |
| 16 | 31 | 126 | 47 | 30 | 120 |
| 18 | 35 | 140 | 53 | 37 | 150 |
| 19 | 45 | 180 | 55 | 46 | 37 |
| 21 | 300 | 128 | 56 | 33 | 132 |
| 25 | 61 | 246 | 59 | 28 | 114 |
| 26 | 232 | 928 | 60 | 42 | 170 |
| 29 | 41 | 167 | 63 | 29 | 117 |
| 30 | 35 | 143 | 64 | 28 | 114 |
| 31 | 107 | 178 | 65 | 36 | 144 |
| 32 | 169 | 72 | 66 | 43 | 173 |
| 33 | 268 | 115 | 69 | 65 | 53 |
| 34 | 39 | 158 | 71 | 27 | 110 |

表 5.11 2035 年评价地块交通生成量 (pcu/h)

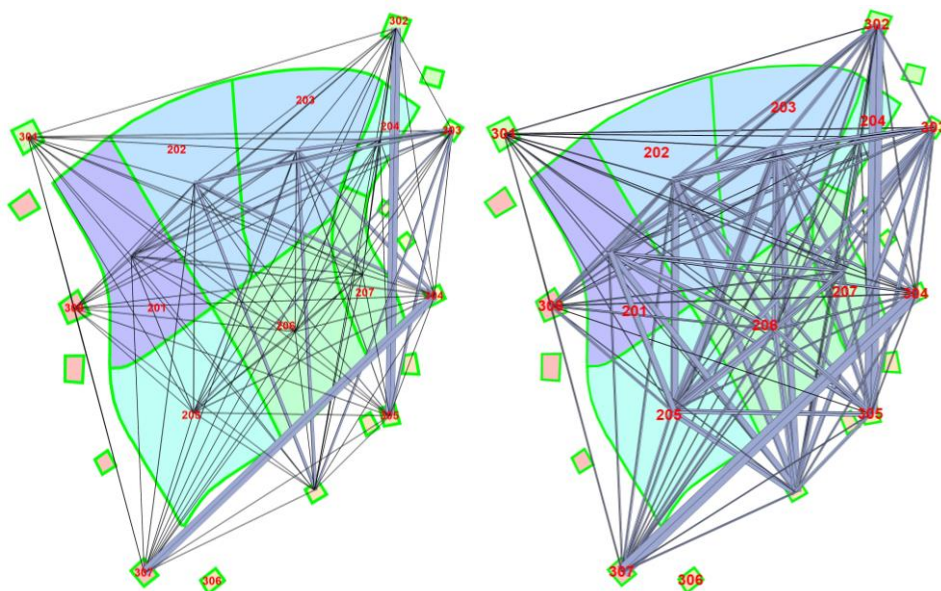
| 小区号 | 2035P | 2035 年 A | 小区号 | 2035P | 2035 年 A |
|-----|-------|----------|-----|-------|----------|
| 3 | 56 | 224 | 39 | 123 | 492 |
| 5 | 56 | 224 | 40 | 88 | 355 |
| 7 | 62 | 249 | 41 | 95 | 382 |
| 8 | 80 | 321 | 42 | 54 | 219 |
| 10 | 500 | 214 | 43 | 55 | 220 |
| 14 | 242 | 273 | 46 | 112 | 448 |
| 15 | 387 | 1547 | 50 | 53 | 214 |
| 18 | 66 | 264 | 57 | 66 | 267 |
| 19 | 74 | 296 | 58 | 74 | 297 |
| 20 | 63 | 254 | 59 | 70 | 280 |
| 21 | 179 | 298 | 60 | 72 | 288 |
| 22 | 282 | 120 | 71 | 77 | 63 |
| 23 | 448 | 192 | 72 | 55 | 222 |
| 24 | 70 | 280 | 78 | 51 | 204 |
| 25 | 61 | 244 | 79 | 75 | 302 |
| 27 | 74 | 299 | 86 | 52 | 209 |
| 28 | 65 | 260 | 87 | 50 | 203 |
| 29 | 61 | 244 | 88 | 64 | 257 |
| 30 | 62 | 248 | 89 | 76 | 307 |
| 33 | 82 | 331 | 92 | 109 | 89 |
| 34 | 70 | 280 | 93 | 102 | 408 |
| 35 | 70 | 280 | 94 | 91 | 364 |
| 36 | 61 | 246 | 95 | 136 | 545 |
| 37 | 70 | 283 | 97 | 46 | 185 |

5.4.4 交通分布预测

结合规划片区在南昌市的地理区位及定位，以及南昌市未来人口、就业的发展方向，预测项目的交通流量分布。目前在出行分布预测主要采用两种方法：增长系数法与重力模型法。由于增长系数法要求有现状出行分布数据，且没有考虑未来交通设施改善带来的影响，因此在控规层面交通影响评估中的适用性较差。重力模型法不完全需要现状出行分布资料，并能体现出交通网络阻抗的作用，既可以反映土地使用的变化对出行分布的影响，也可以反映交通设施的变化对出行

分布的影响，因此非常适用于控规层面的交通影响评估。此次选用双约束重力模型进行交通分布预测。

双约束重力模型法是假定起点小区和终点小区的出行与起点小区的发生量以及终点小区吸引量成正比，与起点小区和终点小区之间的交通阻抗成反比。根据重力模型对规划片区的出行分布进行计算，可得出各交通大区的客运出行期望线示意图。



2025年高峰时段客运出行期望线分布图 2035年高峰时段客运出行期望线分布图

图 5.15 目标年高峰时段客运出行大区 OD 期望线分布图



图 5.16 2025 年评价区域客运出行分布图

根据近期 2025 年出行分布情况分析，评价区域对外出行占总出行的 84%，其中主要以城区、九龙湖新区方向为主，分别占总出行的 20%、17%。内部出行方面，由于近期区域内用地开发程度不高，内部出行比例偏低，占全部出行的 16%，近期主要以外部出行为主。



图 5.17 2035 年评价区域客运出行分布图

随着区域内用地的不断开发，根据远期 2035 年出行分布情况分析，与 2025 年的出行分布情况存在不同，其主要出行方向产生了变化。2035 年区域内对外出行占总出行的 74%，其中主要以南侧的九望新城、九龙湖新区为主，各占总出行的 17%、15%。内部出行方面，基于评价区域内用地主要以一类、二类工业用地为主，产业集群主要包含轨道产业园、市政产业园、新能源汽车等高端制造业，其内部出行主要为评价区域内的工业住宅配套与工业之间的出行，相对于外部出行偏低，占全部出行的 26%。

5.4.5 交通方式划分

根据《南昌市望城新区控制性详细规划（修编）》、《新建区综合交通体系规划（2018-2035）-居民出行调查、交通预测模型专题报告》、《南昌市居民出行调查修正（2018 年）》、《2020 年南昌市交通发展年度报告》、《南昌市建设项目交通影响评价技术导则》（2017 版）等相关资料和调查数据，结合规划片区区位以及评价区域内不同用地的主要功能以及服务对象，确定评价区域交通发展模式为南昌市外围组团，适当发展小汽车出行，区域机动化出行比例相对较高，确定区域未来交通发展为“小汽车+公共交通”为主的交通模式。综合考虑区域特性及未来交通发展模式，预测目标年评价区域内用地的交通出行方式结构。

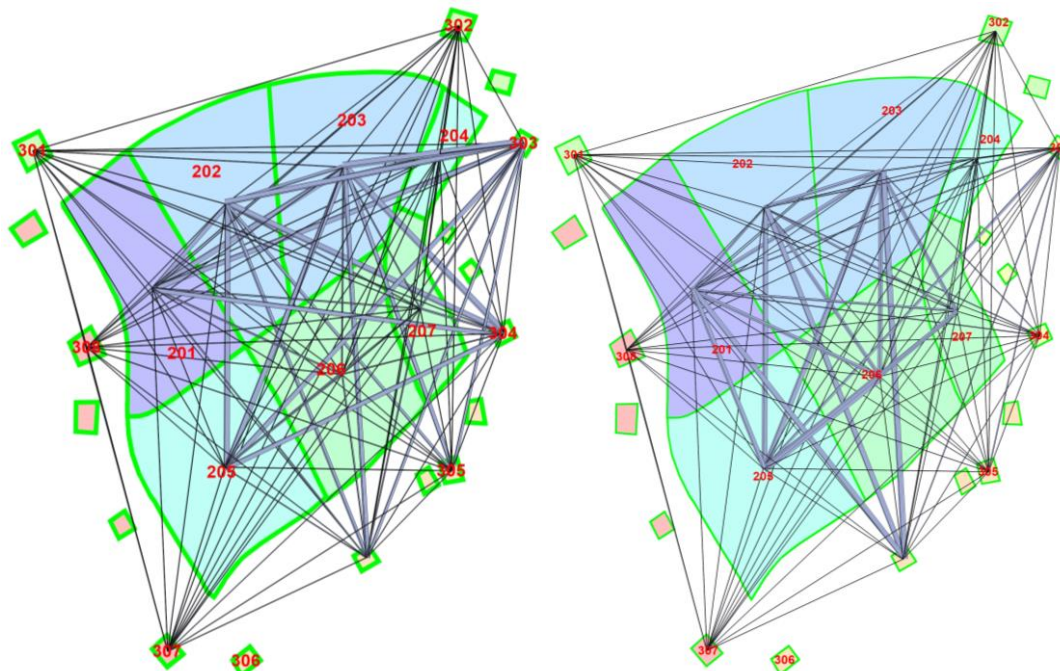
评价区域位于南昌市边缘地区，邻近南昌绕城高速、武功山大道（320 国道）对外交通较为便利过境交通较多。现状评价区域内路网骨架雏形已基本形成，但大部分用地尚未开发，公共交通设施还未完善，主要以机动车出行为主，慢行及公共交通出行比重偏低。随着未来规划片区用地不断开发，路网逐步建设完成，公共交通设施的不断完善，慢行及公共交通出行比重将有所提升，结合轨道建设

规划，近期 2025 年评价区域内没有轨道线路经过，假设远期 2035 年经过评价区域的轨道建设完成并投入使用，区域内交通模式由近期的小汽车主导模式转向小汽车+公共交通的模式。考虑到评价范围内用地主要以工业用地为主，其早高峰出行多为工业员工的通勤出行，结合评价范围内的居住用地的布局以及主要服务对象，综合考虑确定其出行方式结构。

表 5.12 目标年评价区域内不同用地交通出行方式结构

| 目标年限 | 用地性质 | 小汽车 | 出租车（含网约车） | 公交 | 轨道 | 非机动车 | 步行 | 其他 | 合计 |
|--------|-------------|-----|-----------|-----|-----|------|-----|------|------|
| 2025 年 | 居住用地 | 18% | 3% | 14% | 0% | 30% | 34% | 1% | 100% |
| | 商业用地 | 23% | 5% | 25% | 0% | 22% | 24% | 1% | 100% |
| | 商务用地 | 30% | 5% | 25% | 0% | 24% | 15% | 1% | 100% |
| | 商住用地 | 22% | 5% | 20% | 0% | 24% | 28% | 1% | 100% |
| | 行政办公用地 | 40% | 5% | 23% | 0% | 20% | 11% | 1% | 100% |
| | 街道中心 | 12% | 2% | 10% | 0% | 35% | 40% | 1% | 100% |
| | 中等专业学校用地 | 15% | 8% | 35% | 0% | 21% | 20% | 1% | 100% |
| | 中学用地 | 10% | 2% | 30% | 0% | 30% | 27% | 1% | 100% |
| | 小学用地 | 15% | 1% | 10% | 0% | 38% | 35% | 1% | 100% |
| | 体育用地 | 15% | 1% | 8% | 0% | 35% | 40% | 1% | 100% |
| | 社区医院用地 | 6% | 2% | 10% | 0% | 36% | 45% | 1% | 100% |
| | 养老院（社会福利用地） | 10% | 1% | 10% | 0% | 33% | 45% | 1% | 100% |
| | 服务网点 | 16% | 3% | 20% | 0% | 30% | 30% | 1% | 100% |
| | 公园绿地 | 3% | 1% | 2% | 0% | 43% | 50% | 1% | 100% |
| | 市场用地 | 25% | 5% | 20% | 0% | 27% | 22% | 1% | 100% |
| | 宗教 | 27% | 3% | 30% | 0% | 24% | 15% | 1% | 100% |
| | 一类物流仓储用地 | 25% | 2% | 10% | 0% | 37% | 25% | 1% | 100% |
| | 一类工业用地 | 20% | 3% | 25% | 0% | 25% | 26% | 1% | 100% |
| 二类工业用地 | 20% | 3% | 25% | 0% | 25% | 26% | 1% | 100% | |
| 2035 年 | 居住用地 | 20% | 2% | 17% | 8% | 25% | 27% | 1% | 100% |
| | 商业用地 | 25% | 4% | 19% | 8% | 20% | 23% | 1% | 100% |
| | 商务用地 | 32% | 4% | 19% | 8% | 22% | 14% | 1% | 100% |
| | 商住用地 | 24% | 4% | 17% | 8% | 20% | 26% | 1% | 100% |
| | 行政办公用地 | 41% | 4% | 18% | 8% | 18% | 10% | 1% | 100% |
| | 街道中心 | 13% | 1% | 11% | 2% | 32% | 40% | 1% | 100% |
| | 中等专业学校用地 | 18% | 7% | 29% | 8% | 18% | 19% | 1% | 100% |
| | 中学用地 | 12% | 1% | 27% | 8% | 25% | 26% | 1% | 100% |
| | 小学用地 | 17% | 1% | 11% | 0% | 35% | 35% | 1% | 100% |
| | 体育用地 | 16% | 1% | 10% | 1% | 33% | 38% | 1% | 100% |
| | 社区医院用地 | 6% | 2% | 11% | 0% | 35% | 45% | 1% | 100% |
| | 养老院（社会福利用地） | 11% | 1% | 11% | 1% | 30% | 45% | 1% | 100% |
| | 服务网点 | 17% | 3% | 20% | 1% | 28% | 30% | 1% | 100% |
| | 公园绿地 | 4% | 1% | 3% | 1% | 40% | 50% | 1% | 100% |
| 市场用地 | 26% | 4% | 21% | 3% | 23% | 22% | 1% | 100% | |

| 目标年限 | 用地性质 | 小汽车 | 出租车(含网约车) | 公交 | 轨道 | 非机动车 | 步行 | 其他 | 合计 |
|------|----------|-----|-----------|-----|----|------|-----|----|------|
| | 宗教 | 28% | 2% | 29% | 3% | 22% | 15% | 1% | 100% |
| | 一类物流仓储用地 | 26% | 1% | 9% | 3% | 35% | 25% | 1% | 100% |
| | 一类工业用地 | 22% | 2% | 18% | 9% | 22% | 26% | 1% | 100% |
| | 二类工业用地 | 22% | 2% | 18% | 9% | 22% | 26% | 1% | 100% |



2025年高峰时段公交出行分布图

2035年高峰时段公交出行分布图

图 5.18 目标年高峰时段公交出行分布图

根据公交出行分布预测期望线可知，由于近期 2025 年与远期 2035 年两个评价年区域内用地开发程度不同，其公交出行分布情况也不同。近期 2025 年区域内用地开发程度较低，主要以工业用地以及西侧未拆迁的村落为主，因此其内部的公交出行主要是以村落以及少部分的居住用地为主，外部出行主要以九龙湖新城、城区、以及九望新城为主。远期 2035 年区域内用地开发完成，区域内公交出行比例有所提升，主要为区域内西南侧居住区与北侧的工业用地之间的联系，区域与外部联系主要是以区域南侧的九望新城为主。

5.4.6 交通分配

交通分配是指将各分区之间交通出行分布量分配到交通网络上去的过
程，可运用各种交通分配方法（如非均衡的全有全无分配法、均衡的用户平衡分配法）
将各交通小区之间的出行分布量分配到交通路网。根据 OD 需求预测结果，将需
求 OD 总量采用用户平衡分配法，应用美国 Caliper 公司的交通规划软件
TransCAD，将机动车交通生成量分配到规划路网上，在道路网络、延误函数等一
系列基础资料设定的基础上，可以得到机动化出行的分配结果。



图 5.19 2025 年高峰小时客运路段流量图 (pcu/h)



图 5.22 2035 年高峰小时客运路段饱和度图

根据交通需求预测结果可知，近期 2025 年研究区域内，道路网交通量较小，整体的运行情况较为良好。近期区域内对外的联系通道交通饱和度均在 0.7 以下，运行情况良好，能够满足对外疏散的交通需求。

远期 2035 年研究区域内交通量主要分布在武功山大道、兴业西大道、梦山大道上，区域对外联系通道的饱和度均在 0.85 以下，整体的交通运行情况较为稳定。

5.5 货运交通需求预测

货运交通是城市交通系统的组成部分之一，不同性质的片区对货运交通有不同的要求。望城新区功能定位为：南昌市五大高端制造产业基地之一；昌西南地区水绿融城、环境优美的健康生活社区；南昌市 5G 大数据网络、互联网研发等产业高地。评价区域内以一类、二类工业用地为主，为工业化生产服务的货物运输是本片区道路交通的主体之一，区域内货运交通量相对较大，货运运输需求旺盛。

5.5.1 基础资料调查分析

1、南昌市货运量情况

2019年，南昌市完成货物运输量 1.69 亿吨，同比增长 8.0%。近几年全市货物运输量呈上升趋势。

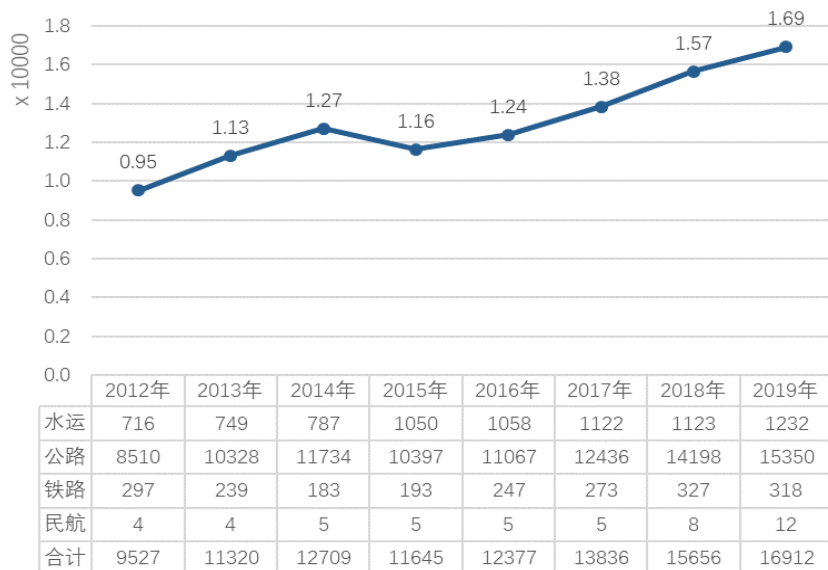


图 5.23 2012-2019 年全市货物运输量（单位：万吨）

2019年水运货物运输量 1232 万吨，同比增长 9.7%；公路货运运输量 15350 万吨，同比增长 8.1%；铁路货物运输量 318 万吨，同比减少 2.8%；民航货运完成 12 万吨，同比增长 53.8%。四种交通运输方式中，公路占比最大，大道 91%。

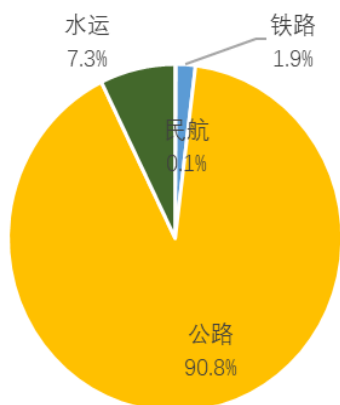


图 5.24 南昌市对外货物运输各种方式承担比重

2、主要货运通道

目前，南昌依托铁路、公路、水运形成对外的五大物流通道，分别是：北部依托京九线、福银高速和国道 316 至北京、郑州武汉、九江；西部依托沪昆高速和沪昆铁路至长沙、萍乡；南部依托京九线、沪昆高速和国道 105 至广州、深圳、赣州、宜春、吉安；东南部依托向莆铁路、福银高速至福州、厦门、抚州；东部依托沪昆铁路、沪昆高速和昌德高速至上海、杭州、苏州、上饶、鹰潭的五大货运通道。



图 5.25 南昌市货运通道

现阶段南昌市对外的五大货运通道中，北部、南部和东部的通道是南昌对外的主要货运通道，随着向莆铁路的开通，拉近了南昌市的货物出海通道，东南部的物流通道能力也将慢慢加强，西部通道现阶段还是比较弱，但随着西南部的华南城物流园区的建设，西部货运通道能力也将随之加强。

3、货运运输时间特征分析

根据《南昌市城市货运交通系统专项规划》分析，出发地和到达地为南昌货场的货运出行具有明显的差异。其中，以南昌货场作为出行起点的车辆，出发时间集中在 7~12 点，该时段货车出行次数占全天出行次数的比例为 72%；以南昌货场作为终点的出行，集中在夜间，即 22~7 点，该时段货车出行次数占全天出行次数的比例为 74%。

运输时间的长短与运输距离、货运通道的便捷程度相关，按运输范围聚类分析运输时长特征，市区范围运输时长多在小于或等于 1h，比例占 73.95%，平均运输时长 1h；运输起讫点另一端位于大都市区范围，运输时长多在 1.5 到 3h 之间，比例占 73%，平均运输时长 3h，运输起讫点另一端位于省内其他地区，运输时长多在 2h 到 4h，比例占 70%，平均运输时长 4h；运输起讫点另一端位于省外，运输时长多大于 10h，比例占 77%，平均运输时长 26h。

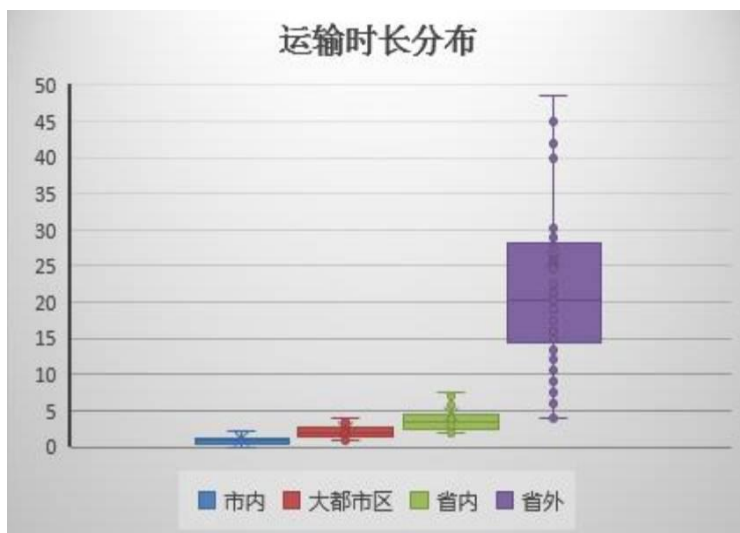


图 5.26 各货运范围的运输时长分布 (单位: 小时)

4、区域重要产业项目规划分析

根据上位规划，评价范围内有三处重点产业园区，分别为轨道交通产业园、市政产业园项目以及新能源汽车产业园。



图 5.27 评价范围内产业园规划分布图

(1) 南昌轨道交通产业园（一期）基础设施项目

南昌轨道交通产业园（一期）基础设施工程总承包项目位于新建经济开发区望城新区，北至宁远大街，西至梦庐大道，东至乾照光电项目，南至工业九路，后续将分三期建设。项目总投资超 20 亿元；预计开工时间为 2021 年，竣工时间为 2023 年。整个园区按照总部商务园、科技研发园、配套服务园、标准制造园、企业定制园五大功能板块组团进行布局，初步发展以轨道车辆高技术关键部件制造为主导核心产业，以新型材料、信息智能技术、机电系统集成、技术服务等为支柱产业的轨道建设运营全链条产业集群，定位于打造“专业化、产业化、智能化、特色化、国际化”的千亿产业园区。



图 5.28 南昌轨道交通产业园（一期）基础设施工程总承包项目效果图

(2) 市政产业园项目

市政产业园项目规划总用地面积约 1000 亩，总建筑面积约 300000 m²，总投资约 50 亿元。项目分二期建设，其中一期将构建集建筑垃圾资源化处置、再生产品研发、深加工，预制装配式建筑设计、生产、施工、服务等多功能为一体的完整产业链，融入分布式能源理念，实现能源自给，打造“国家级分布装配化施工式能源智能综合利用示范园区”，为地方经济发展和建筑业转型升级增添活力。二期将建设可再生能源供应服务中心、智能化环保供水设备集散地，一站式汽车循环利用中心、公交一站式调度服务中心，并进一步扩大装配式建筑产业规模。

5.5.2 货运总量预测

根据货运交通与土地利用间的关系，作如下假设：1) 片区内生产性货运量由单位土地产出率决定；2) 本片区内，相同产业小区的土地单位产出率是相同的；3) 同产业小区内，企业进行生产时原材料投入与产成品产出的比值稳定且相同；4) 片区货运增长与区域 GDP 增长率呈正相关。产成品货运量按下式计算：

$$O = \sum_i A_i \times b_i \times f(V)$$

式中：O 为规划年工业园区产成品年货运量(万 t)；i 为工业园区内产业小区； A_i 为规划年第 i 产业区投产面积(km²)； b_i 为规划年第 i 产业小区土地年单位产出率(万元/km²)； $f(V)$ 为价值与重量转换函数，将货物价值转化为货运量常采用时间序列法。

原材料货运量计算公式如下：

$$D = \sum_i O_i \times p_i$$

式中：D 为规划年工业园区原材料年货运量(万 t)； O_i 为规划年第 i 产业小区产成品年货运量(万 t)； p_i 为第 i 产业区内投入原材料与产成品的比值。

5.5.3 货运发生与吸引预测

交通小区用地性质和用地面积是影响货运量的主要因素，货运发生吸引预测在货运总量预测完成后，合理划分交通小区。根据土地性质和面积预测小区的货运发生吸引量，不同用地性质的土地单位面积所产生的货运量是不同的。引入小区重要度的概念，利用小区相对重要度（小区重要度是反映规划区域内各小区功能强弱的特征量或特征参数）进行货运发生吸引量预测。小区重要度按下式计算。

$$Z_i = a_1 \frac{P_i}{P} + a_2 \frac{A_i}{A}$$

式中： Z_i 为第 i 交通小区重要度；a 为权重系数； P_i 、 A_i 分别为第 i 交通小区用地面积、用地性质重要度，P、A 分别为其平均值。

各类重要度可以采用模糊法评价。其评分标准见下表。

表 5.14 交通小区重要度评分标准

| 评价 | 评分标准 | 评价 | 评分标准 |
|----|------|----|------|
| 高 | 9 | 较低 | 3 |

| 评价 | 评分标准 | 评价 | 评分标准 |
|----|------|----|------|
| 较高 | 7 | 低 | 1 |
| 中 | 5 | / | / |

用地面积重要度、用地性质重要度两项指标的相对权重可以采用层次分析法确定。参考相关资料。其权重系数取值均为 0.5。第 i 小区的相对重要度按下式计算：

$Z'_i = \frac{Z_i}{\sum Z}$ ，各小区按其相对重要度乘以货运总量即可预测该小区的货运发生吸引量。

5.5.4 货运出行分布预测

根据出行规律作如下假设：1)交通区间出行分布量与交通区发生吸引量成正比；2)交通区间出行分布量与交通区间阻抗成反比；3)当交通小区 i 到交通小区 j 的阻抗趋近于零时， i 到 j 的区间出行量趋近于 j 的吸引量；4) 当交通小区 i 到 j 的阻抗趋近于无穷时， i 到 j 的区间出行量趋近于零。根据假设货运出行分布模型函数形式如下。

$$x_{ij} = O_i \frac{D_j}{f(t_{ij}) + O_i}$$

按系统平衡、有如下约束

$$\sum_j x_{ij} = O_i$$

即：

$$\sum \frac{D_j}{t_{ij}^{a_i} + O_i} = 1$$

式中： x_{ij} 为交通小区*i*到*j*的出行分布量； O_i 为交通小区*i*的出行产生量； D_j 为交通小区*j*的出行吸引量； $f(t_{ij})$ 为交通小区*i*到*j*的阻抗。

货运出行分布预测根据货运分布预测结果，利用模型将货运量转化为货运交通量。对于货运交通，可将产生吸引点近似看成就是起讫点。

(1) 货运交通特性分析

根据片区产业分布及企业生产经营状况，分析确定企业货运一天当中的高峰期，货运交通量的产生与企业生产经营状况有直接关系，一天当中，货运交通量是不均衡的。结合客运出行高峰时段，从最不利因素等方面综合考虑，本次确定货运的高峰期为早高峰 7:30-8:30 时段。

(2) 货运量与交通量换算模型

货物车辆模型将不同种类货物运量转化为其相对应的载重车辆数，需考虑不同货运车辆的荷载重量及车辆的满载率，换算式子如下：

$$W = \sum_n Q \times N_n \times T_n \times p$$

式中： W 为货运量（t）， n 为根据车辆载重量划分的不同货运车辆种类； Q 为货运车辆总数； N_n 为路段行驶的不同载重货车所占车辆总数比例； T_n 为不同载重汽车的载重量； P 为货运车辆满载率。

由于不同车型间存在影响，并不能将不同车型的载重量简单叠加，可采用车辆换算系数简化处理，标准交通量换算如下式：

$$Q' = \sum_n Q \times N_n \times r_i$$

式中： Q' 为标准货车车辆交通量； N_n 为路段行驶的不同载重货车所占车辆总数比例； r_i 为车辆换算系数。交通换算系数见下表：

表 5.15 交通换算系数表

| 车型 | 容量/t | 换算系数 |
|------|------|------|
| 小型货车 | ≤3 | 1 |
| 中型货车 | 3~9 | 2 |
| 大型货车 | 9~15 | 3 |

高峰小时交通量模型按下式将年交通量换算成高峰小时交通量：

$$Q'' = Q' / 365 \times r_1 \times r_2$$

式中： Q'' 为高峰日高峰小时交通量； Q' 为标准货车车辆交通量； r_1 为高峰日系数，一般取 1.2； r_2 为平日高峰小时系数，一般取 0.1。

根据以上对工业区交通出行特征的分析，将大货车换成标准车，在货运通道上的占比一般为 46%~33%，本次大货车采用 40% 的占比，结合本项目工业园区的其他特点和相关数据，采用 TransCAD 软件进行分析。本项目位于南昌市望城新区工业园区，用地性质主要为一类、二类工业用地，参考新建区长埠工业园区单位面积产值，本次采用 f(v) 价值与重量转换函数为 2000，土地产出价值取 390732 万元/平方公里，原材料与产品产出量的比值为 1.5，大、中、小型货车出行比例为 2: 2: 1，满载率为 0.85，潜在增长速度取值 6%，通过以上式子计算得出以下分析表：

表 5.13 2025 年各类型货运换算成标准交通量统计表

| 交通小区 | 大型货运车 | | 中型货运车 | | 小型货运车 | | 日均合计 | | 高峰小时合计 | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | 24 | 36 | 27 | 40 | 20 | 30 | 71 | 106 | 7 | 11 |
| 16 | 24 | 36 | 27 | 40 | 20 | 30 | 71 | 107 | 7 | 11 |
| 18 | 32 | 48 | 36 | 54 | 27 | 40 | 95 | 142 | 9 | 14 |

| 交通小区 | 大型货运车 | | 中型货运车 | | 小型货运车 | | 日均合计 | | 高峰小时合计 | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) |
| 19 | 55 | 83 | 62 | 92 | 46 | 69 | 163 | 245 | 16 | 24 |
| 21 | 65 | 97 | 72 | 108 | 54 | 81 | 190 | 286 | 19 | 29 |
| 25 | 93 | 139 | 103 | 154 | 77 | 116 | 273 | 409 | 27 | 41 |
| 26 | 481 | 722 | 534 | 802 | 401 | 601 | 1416 | 2124 | 142 | 212 |
| 29 | 47 | 71 | 53 | 79 | 39 | 59 | 139 | 209 | 14 | 21 |
| 30 | 34 | 51 | 38 | 57 | 29 | 43 | 101 | 151 | 10 | 15 |
| 31 | 22 | 34 | 25 | 38 | 18 | 29 | 67 | 101 | 7 | 10 |
| 32 | 32 | 48 | 36 | 53 | 27 | 40 | 94 | 142 | 9 | 14 |
| 33 | 51 | 77 | 57 | 85 | 43 | 64 | 150 | 225 | 15 | 23 |
| 34 | 42 | 64 | 47 | 71 | 35 | 53 | 125 | 187 | 12 | 19 |
| 36 | 59 | 88 | 65 | 98 | 49 | 73 | 173 | 259 | 17 | 26 |
| 37 | 42 | 64 | 47 | 71 | 35 | 53 | 125 | 187 | 12 | 19 |
| 39 | 23 | 34 | 25 | 38 | 19 | 28 | 67 | 100 | 7 | 10 |
| 40 | 23 | 35 | 26 | 39 | 19 | 29 | 69 | 103 | 7 | 10 |
| 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 43 | 96 | 145 | 107 | 161 | 80 | 120 | 284 | 425 | 28 | 43 |
| 47 | 21 | 31 | 23 | 35 | 17 | 26 | 62 | 92 | 6 | 9 |
| 54 | 44 | 66 | 49 | 74 | 37 | 55 | 130 | 195 | 13 | 20 |
| 55 | 6 | 9 | 7 | 11 | 5 | 8 | 19 | 28 | 2 | 3 |
| 56 | 24 | 36 | 26 | 40 | 20 | 30 | 70 | 105 | 7 | 10 |
| 59 | 18 | 27 | 20 | 30 | 15 | 22 | 53 | 79 | 5 | 8 |
| 60 | 49 | 74 | 55 | 82 | 41 | 62 | 145 | 218 | 15 | 22 |
| 63 | 20 | 29 | 22 | 33 | 16 | 25 | 58 | 87 | 6 | 9 |
| 64 | 18 | 26 | 19 | 29 | 15 | 22 | 52 | 77 | 5 | 8 |
| 65 | 35 | 52 | 39 | 58 | 29 | 44 | 103 | 154 | 10 | 15 |
| 66 | 51 | 76 | 57 | 85 | 42 | 64 | 150 | 225 | 15 | 22 |
| 69 | 9 | 13 | 10 | 15 | 7 | 11 | 26 | 40 | 3 | 4 |
| 71 | 12 | 18 | 13 | 20 | 10 | 15 | 35 | 52 | 3 | 5 |

表 5.14 2035 年各类型货运换算成标准交通量统计表

| 交通小区 | 大型货运车 | | 中型货运车 | | 小型货运车 | | 日均合计 | | 高峰小时合计 | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) |
| 3 | 43 | 64 | 48 | 72 | 36 | 54 | 126 | 190 | 13 | 19 |
| 5 | 43 | 65 | 48 | 72 | 36 | 54 | 127 | 191 | 13 | 19 |
| 7 | 58 | 87 | 64 | 96 | 48 | 72 | 170 | 255 | 17 | 25 |
| 8 | 99 | 149 | 110 | 165 | 83 | 124 | 292 | 438 | 29 | 44 |

| 交通小区 | 大型货运车 | | 中型货运车 | | 小型货运车 | | 日均合计 | | 高峰小时合计 | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) |
| 10 | 116 | 174 | 129 | 193 | 96 | 145 | 341 | 511 | 34 | 51 |
| 14 | 166 | 249 | 184 | 276 | 138 | 207 | 488 | 733 | 49 | 73 |
| 15 | 861 | 1292 | 957 | 1436 | 718 | 1077 | 2536 | 3805 | 254 | 380 |
| 18 | 66 | 100 | 74 | 111 | 55 | 83 | 196 | 294 | 20 | 29 |
| 19 | 85 | 127 | 94 | 141 | 71 | 106 | 249 | 374 | 25 | 37 |
| 20 | 61 | 92 | 68 | 102 | 51 | 77 | 180 | 271 | 18 | 27 |
| 21 | 146 | 219 | 162 | 243 | 122 | 183 | 429 | 645 | 43 | 64 |
| 22 | 57 | 86 | 64 | 96 | 48 | 72 | 169 | 254 | 17 | 25 |
| 23 | 91 | 137 | 101 | 152 | 76 | 114 | 269 | 403 | 27 | 40 |
| 24 | 76 | 114 | 84 | 126 | 63 | 95 | 223 | 335 | 22 | 34 |
| 25 | 55 | 83 | 61 | 92 | 46 | 69 | 162 | 243 | 16 | 24 |
| 27 | 87 | 130 | 97 | 145 | 72 | 109 | 256 | 384 | 26 | 38 |
| 28 | 64 | 96 | 71 | 107 | 53 | 80 | 189 | 283 | 19 | 28 |
| 29 | 55 | 83 | 61 | 92 | 46 | 69 | 162 | 243 | 16 | 24 |
| 30 | 57 | 85 | 63 | 95 | 47 | 71 | 168 | 251 | 17 | 25 |
| 33 | 105 | 157 | 117 | 175 | 87 | 131 | 309 | 464 | 31 | 46 |
| 34 | 76 | 114 | 84 | 127 | 63 | 95 | 224 | 336 | 22 | 34 |
| 35 | 76 | 113 | 84 | 126 | 63 | 95 | 223 | 334 | 22 | 33 |
| 36 | 56 | 84 | 62 | 93 | 47 | 70 | 165 | 247 | 16 | 25 |
| 37 | 77 | 116 | 86 | 129 | 64 | 97 | 228 | 342 | 23 | 34 |
| 39 | 199 | 298 | 221 | 331 | 166 | 248 | 585 | 877 | 58 | 88 |
| 40 | 119 | 178 | 132 | 198 | 99 | 149 | 350 | 525 | 35 | 53 |
| 41 | 134 | 201 | 149 | 224 | 112 | 168 | 395 | 593 | 40 | 59 |
| 42 | 41 | 61 | 45 | 68 | 34 | 51 | 120 | 179 | 12 | 18 |
| 43 | 42 | 63 | 46 | 70 | 35 | 52 | 123 | 185 | 12 | 18 |
| 45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 46 | 173 | 259 | 192 | 288 | 144 | 216 | 508 | 762 | 51 | 76 |
| 50 | 37 | 56 | 42 | 62 | 31 | 47 | 110 | 165 | 11 | 17 |
| 57 | 79 | 119 | 88 | 132 | 66 | 99 | 233 | 350 | 23 | 35 |
| 58 | 86 | 128 | 95 | 143 | 71 | 107 | 252 | 378 | 25 | 38 |
| 59 | 76 | 114 | 84 | 126 | 63 | 95 | 223 | 335 | 22 | 33 |
| 60 | 80 | 120 | 89 | 133 | 67 | 100 | 235 | 353 | 24 | 35 |
| 71 | 11 | 17 | 13 | 19 | 9 | 14 | 33 | 50 | 3 | 5 |
| 72 | 42 | 64 | 47 | 71 | 35 | 53 | 125 | 188 | 13 | 19 |
| 78 | 32 | 48 | 36 | 54 | 27 | 40 | 95 | 142 | 9 | 14 |
| 79 | 88 | 133 | 98 | 147 | 74 | 110 | 260 | 390 | 26 | 39 |
| 86 | 35 | 53 | 39 | 59 | 29 | 44 | 104 | 155 | 10 | 16 |

| 交通小区 | 大型货运车 | | 中型货运车 | | 小型货运车 | | 日均合计 | | 高峰小时合计 | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) |
| 87 | 31 | 47 | 35 | 52 | 26 | 39 | 93 | 139 | 9 | 14 |
| 88 | 62 | 94 | 69 | 104 | 52 | 78 | 184 | 275 | 18 | 28 |
| 89 | 91 | 137 | 101 | 152 | 76 | 114 | 268 | 402 | 27 | 40 |
| 92 | 16 | 24 | 18 | 27 | 13 | 20 | 47 | 71 | 5 | 7 |
| 93 | 149 | 224 | 166 | 249 | 124 | 186 | 439 | 659 | 44 | 66 |
| 94 | 125 | 187 | 139 | 208 | 104 | 156 | 368 | 552 | 37 | 55 |
| 95 | 143 | 214 | 158 | 238 | 119 | 178 | 420 | 631 | 42 | 63 |
| 97 | 21 | 31 | 23 | 35 | 17 | 26 | 62 | 93 | 6 | 9 |

表 5.15 目标年项目工业用地货运标准交通量统计表

| 年份 | 大型货运车 | | 中型货运车 | | 小型货运车 | | 日均合计 | | 高峰小时合计 | |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) | 发生(辆) | 吸引(辆) |
| 2025 年 | 1552 | 2329 | 1727 | 2592 | 1292 | 1942 | 4576 | 6860 | 455 | 687 |
| 2035 年 | 4588 | 6886 | 5098 | 7652 | 3822 | 5739 | 13513 | 20275 | 1351 | 2023 |

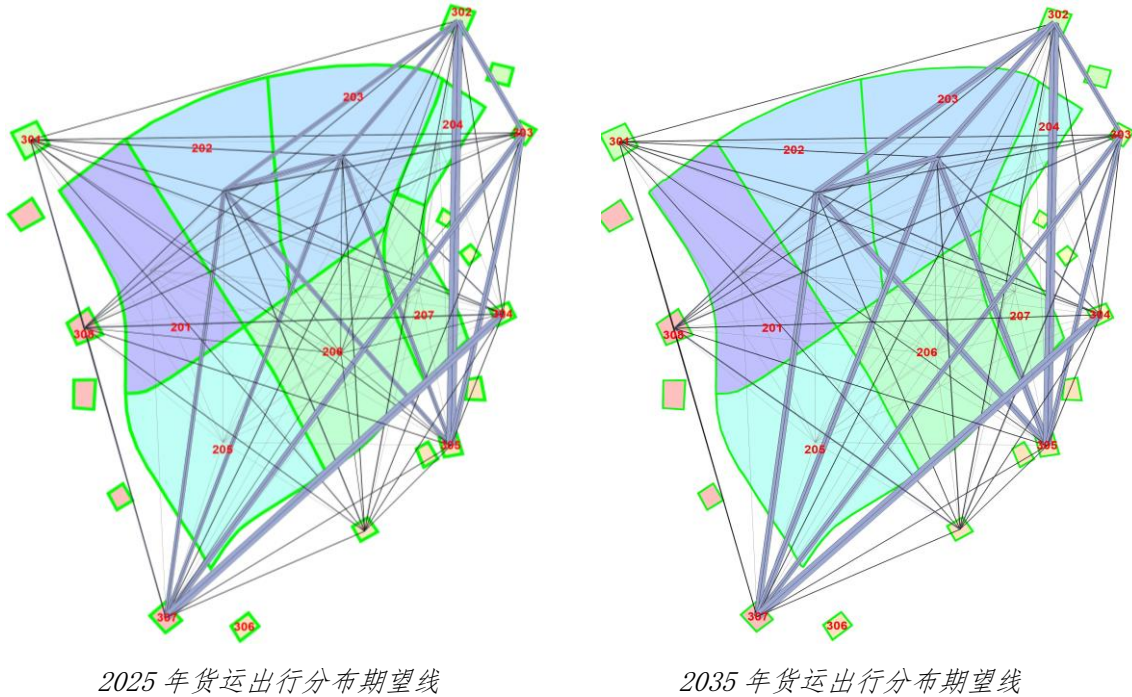


图 5.29 目标年货运出行分布期望线



图 5.30 近期 2025 年评价区域货运出行分布情况

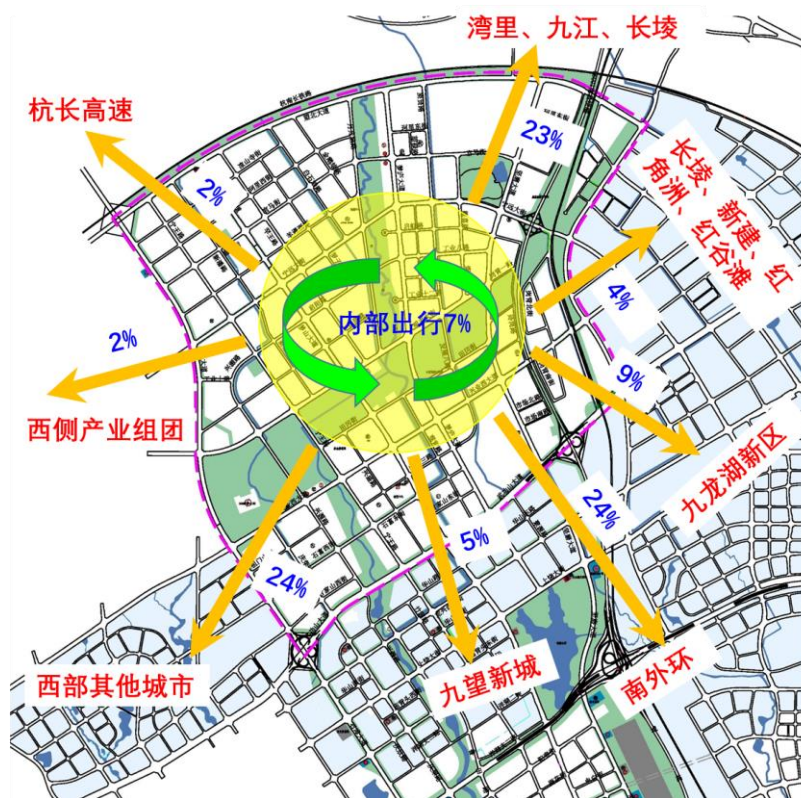


图 5.31 远期 2035 年评价区域货运出行分布情况

根据货运出行分布情况分析，评价区域近期 2025 年与远期 2035 年对外的货运出行的主要方向变化不大。评价区域近期与远期对外的货运出行均占总出行的 93%，其中主要以武功山大道往西方向、南外环、西外环方向为主，分别占总出行的 24%、24%、23%。区域内部出行偏低占总出行的 7%。

5.5.5 货运交通分配

交通分配是指将各分区之间交通出行分布量分配到交通网络上过程，可运用各种交通分配方法（如非均衡的全有全无分配法、均衡的用户平衡分配法）将各交通小区之间的出行分布量分配到交通路网。根据 OD 需求预测结果，将需求 OD 总量采用用户平衡分配法，应用美国 Caliper 公司的交通规划软件 TransCAD，将货运交通生成量分配到规划路网上，在道路网络、延误函数等一系列基础资料设定的基础上，可以得到货运出行的分配结果。

根据货运交通分配预测结果可知，近期 2025 年区域内对外疏散立交节点主要为南昌绕城高速-武功山大道立交，其他立交节点未能实施，因此 2025 年区域内的货运交通主要通过宁远大街、坚磨大道、梦庐大道、宏图大道、石埠大道往武功山大道以及南昌绕城高速上疏散，其中武功山大道以及南昌绕城高速上的货运交通主要以过境的货运交通为主，近期武功山大道的交通压力较大。

远期 2035 年，随着区域内道路网不断完善，南昌绕城高速实现快速化改造，宁远大街-南昌绕城高速、武功山大道-南昌绕城高速、武功山大道-石埠大道互通立交相继建成，区域内的货运交通能够快速的向外疏散。2035 年区域内的货运交通主要分布在宁远大街、坚磨大道、梦庐大道上、石埠大道、明志大街上，通过宁远大街-南昌绕城高速、石埠大道-武功山大道互通立交进行对外疏散。随着城市

的发展，为减少武功山大道上货运交通对其两侧居住区的影响，将对其实施禁限货政策，武功山大道上的货运交通将逐渐减少；南昌绕城高速依旧是以过境交通为主。

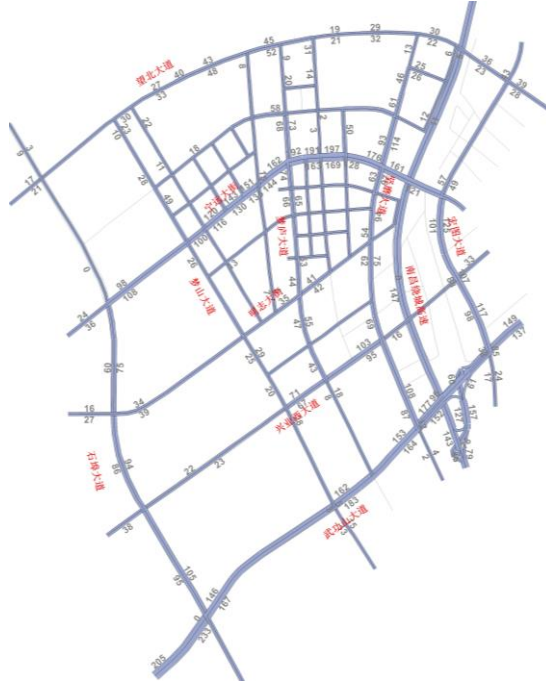


图 5.32 2025 年高峰小时路段货运流量图 (pcu/h)

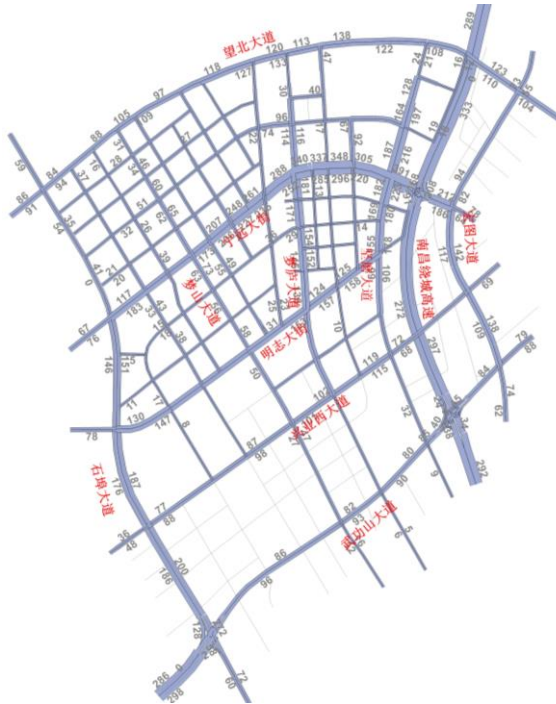


图 5.33 2035 年高峰小时路段货运流量图 (pcu/h)

5.6 客货交通分配结果

根据前文客、货运交通需求预测结果，分析出主要的客运廊道以武功山大道、兴业西大街、梦山大道为主；货运廊道以宁远大街、明志大街、石埠大道、梦庐大道、坚磨大道、宏图大道、南昌绕城高速为主。为考虑评价地块在建成投入使用后所生成的客、货运交通量对区域内以及对外的道路交通的影响，因此结合客、货运出行特征，从对研究范围内道路交通运行最不利条件出发，对早高峰 7:30-8:30 时段客、货结合的交通运行情况进行预测分析交通运行情况如下图所示。

近期 2025 年由于区域内用地开发程度较低，区域内道路网整体交通运行情况较为良好，区域内交通量主要集中在宁远大街、宏图大道、武功山大道、南昌绕城高速上，其中南昌绕城高速、武功山大道上交通量主要以过境交通为主，武功山大道作为南昌市西南部主要的对外通道，过境交通量较大，交通压力较大。

远期 2035 年，区域内用地开发完成，道路网设施建设齐全，道路整体的交通运行情况较为稳定，区域内交通主要分布在宁远大街、梦山大道、梦庐大道、坚磨大道、兴业西大道、武功山大道以及南昌绕城高速上。宁远大街连接着宁远大街-南昌绕城高速立交，远期作为区域内东西向主要的对外疏散通道之一，在梦庐大道-宏图大道段交通压力较大。



图 5.36 2035 年高峰小时路段客货交通流量图 (pcu/h)



图 5.37 2035 年高峰小时路段客货交通饱和度图

5.7 静态交通需求预测

5.7.1 公共停车场停车需求

1、人口预测法

根据《城市停车规划规范（GB/T51149-2016）》4.2.5 节，城市公共停车场规划用地总规模可按规划城市人口核算，人均城市公共停车场占地规模宜控制在 0.5 m²~1.0 m²。5.2.10 节，城市公共停车场宜布置在客流集中的商业区、办公区、医院、体育场馆、旅游风景区及停车供需矛盾突出的居住区，其服务半径不应大于 300m。

根据控规预测，评价范围内规划人口约为 12.6 万人，采用 0.5 m²~1.0 m²/人控制社会停车场总体面积，则有：

表 5.16 评价范围内公共停车场需求预测表

| 评价年 | 规划人口 (万人) | 公共停车场用地面积 (万m ²) | 机动车公共停车场 占公共停车场比例 | 机动车公共停车场 面积 (万m ²) |
|--------|--------------|---------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| 2035 年 | 12.6 万 | 6.3~12.6 | 80%~90% | 5.04~11.34 |

2、建设用地预测法

评价范围建设用地总面积约为 26.01km²，《城市综合交通体系规划标准》中社会停车场建设面积应为总建设用地面积 0.12%~0.24%。则有：需配建公共停车场用地面积 3.12-6.24 万 m²。

表 5.20 评价范围内公共停车场需求预测表

| 评价年 | 评价范围用地面积 (km ²) | 公共停车场用地面积 (万 m ²) |
|--------|-----------------------------|-------------------------------|
| 2035 年 | 26.01 | 3.12~6.24 |

考虑到研究区域位于城市边缘工业片区，以工业为主，公共停车需求不强，取 3.12 万 m²。

5.7.2 项目地块停车需求

停车配建标准按照《南昌市建设项目停车配建标准（2017版）》执行具体如下，城市各类停车场（库）应执行下列规定：

表 5.21 规划范围泊位配建指标要求

| 建设项目类型 | | 配建计算单位 | 机动车配建指标 | | | 非机动车配建指标 | | | |
|---------|-------------------------|------------|------------|-----|-----|----------|-----|-----|-----|
| | | | 一类 | 二类 | 三类 | 一类 | 二类 | 三类 | |
| 居住 | 商品住宅、农民公寓、拆迁还建房 | 车位/100 平 m | 0.7 | 0.8 | 0.8 | 1 | 0.5 | 0.5 | |
| | 保障性住房（廉租房、公租房、经济适用房） | 车位/100 平 m | 0.5 | - | 0.5 | 1.5 | - | 1 | |
| 商业 | 大型商场、购物中心、超市（≥5000 平 m） | 车位/100 平 m | 0.8 | 0.6 | 1.0 | 2 | 1.5 | 1.5 | |
| | 普通商业设施（<5000 平 m） | 车位/100 平 m | 0.6 | 0.5 | 0.6 | 2 | 1.5 | 1.5 | |
| | 市场 | 批发市场 | 车位/100 平 m | 0.5 | 0.5 | 0.7 | 2 | 1.5 | 1.5 |
| | | 农贸市场 | 车位/100 平 m | 0.5 | 0.5 | 0.8 | 5 | 5 | 5 |
| | 餐饮、娱乐 | | 车位/100 平 m | 2 | 1 | 2.5 | 3 | 2 | 2 |
| | 旅馆业 | 其他酒店 | 车位/客房 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.5 | 0.5 | 0.5 |
| | | 三星级酒店及以上 | 车位/客房 | 0.5 | 0.6 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.2 |
| 服务型公寓 | | 车位/100 平 m | 0.7 | 0.8 | 0.8 | 1 | 0.5 | 0.5 | |
| 工业和物流仓储 | 厂房 | 车位/100 平 m | -- | -- | 0.3 | -- | -- | 2 | |
| | 仓库 | 车位/100 平 m | -- | -- | 0.3 | -- | -- | 2 | |

注：

- 1、大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于 10%。
- 2、居住项目机动车地面停车泊位数不宜超过配建总泊位数的 10%，其他建筑机动车地面停车泊位数不宜超过配建总泊位数的 20%。
- 3、本建设项目停车泊位配建标准包含特殊配建车位。
- 4、鼓励在项目用地内布置对外开放的公共自行车租赁点或社会非机动车停车场，结合项目人行出入口设置，场地可停放非机动车泊位的不少于 20 辆，每个泊位可按 5 个非机动车泊位计入项目非机动车配建总量，折算计入的非机动车泊位不超过非机动车配建总量的 30%。

根据评价范围内用地可开发强度的取值范围，本次地块共需配建机动车泊位最低值为 21494 个，最高值为 35849 个；需配建非机动车泊位最低值为 97385 个，最高值为 189478 个，具体各地块配建机动车泊位和非机动车泊位如下表所示。

表 5.22 地块 WCQ102 机动车及非机动车停车配建需求表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 机动车停车位 | 配建泊位最低值 | 配建泊位最高值 | 非机动车停车位 | 非机动车泊位最低值 | 非机动车泊位最高值 |
|----------|-------------|--------|------------------------|---------|--|---------|---------|---|-----------|-----------|
| WCQ102-A | M1 | 一类工业用地 | 71133 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 214 | 427 | 2 个/100 m ² | 1423 | 2846 |
| | M1 | 一类工业用地 | 148871 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 447 | 894 | 2 个/100 m ² | 2978 | 5955 |
| WCQ102-B | M1 | 一类工业用地 | 63076 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 190 | 379 | 2 个/100 m ² | 1262 | 2524 |
| | M1 | 一类工业用地 | 85720 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 258 | 515 | 2 个/100 m ² | 1715 | 3429 |
| | M1 | 一类工业用地 | 61071 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 184 | 367 | 2 个/100 m ² | 1222 | 2443 |
| | M1 | 一类工业用地 | 83846 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 252 | 504 | 2 个/100 m ² | 1677 | 3354 |
| WCQ102-C | M1 | 一类工业用地 | 62106 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 187 | 373 | 2 个/100 m ² | 1243 | 2485 |
| | M1 | 一类工业用地 | 61078 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 184 | 367 | 2 个/100 m ² | 1222 | 2444 |
| WCQ102-D | M1 | 一类工业用地 | 131838 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 396 | 792 | 2 个/100 m ² | 2637 | 5274 |
| | M1 | 一类工业用地 | 73685 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 222 | 443 | 2 个/100 m ² | 1474 | 2948 |
| WCQ102-E | M1 | 一类工业用地 | 220165 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 661 | 1321 | 2 个/100 m ² | 4404 | 8807 |
| | M1 | 一类工业用地 | 96310 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 289 | 578 | 2 个/100 m ² | 1927 | 3853 |
| WCQ102-F | R2 | 二类居住用地 | 101243 | 2.5 | 0.8 个/100 m ² | 2025 | 2025 | 0.5 个/100 m ² | 1266 | 1266 |
| | R2 | 二类居住用地 | 63650 | 2.5 | 0.8 个/100 m ² | 1273 | 1273 | 0.5 个/100 m ² | 796 | 796 |
| | A33 | 中小学用地 | 68358 | 0.8 | 20 个/100 教工 3 个/100 学生 | 128 | 128 | 小学 20 个/100 教工, 20 个/100 学生, 初中 30 个/100 教工, 30 个 /100 学生 | 781 | 781 |
| | A1/A2/A5/A6 | 街道中心用地 | 21004 | 1.5 | A1: 1 个/100 m ² ; A2/A5/A6: 0.6 个/100 m ² | 190 | 316 | A1: 1 个/100 m ² ; A2/A5/A6: 1.5 个/100 m ² | 316 | 473 |
| WCQ102-G | M1 | 一类工业用地 | 84239 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 253 | 506 | 2 个/100 m ² | 1685 | 3370 |
| | M1 | 一类工业用地 | 116365 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 350 | 699 | 2 个/100 m ² | 2328 | 4655 |
| | M1 | 一类工业用地 | 84077 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 253 | 505 | 2 个/100 m ² | 1682 | 3364 |
| | M1 | 一类工业用地 | 69117 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 208 | 415 | 2 个/100 m ² | 1383 | 2765 |
| | M1 | 一类工业用地 | 93889 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 282 | 564 | 2 个/100 m ² | 1878 | 3756 |
| | M1 | 一类工业用地 | 67890 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 204 | 408 | 2 个/100 m ² | 1358 | 2716 |

表 5.23 地块 WCQ103 机动车及非机动车停车配建需求表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积/m ² | 容积率 | 机动车停车位 | 配建泊位最低值 | 配建泊位最高值 | 非机动车停车位 | 非机动车泊位最低值 | 非机动车泊位最高值 |
|----------|-------------|------------------|---------------------|---------|--------------------------|---------|---------|------------------------|-----------|-----------|
| WCQ103-A | M2 | 二类工业用地 | 954813 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 2865 | 5729 | 2 个/100 m ² | 19097 | 38193 |
| WCQ103-B | M2 | 二类工业用地 | 183848 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 552 | 1104 | 2 个/100 m ² | 3677 | 7354 |
| WCQ103-C | R2 | 二类居住用地 | 128320 | 2.5 | 0.8 个/100 m ² | 2567 | 2567 | 2 个/100 m ² | 1604 | 1604 |
| WCQ103-D | U11 | 供水用地 | 48037 | 0.9 | / | 0 | 0 | / | 0 | 0 |
| WCQ103-E | M1 | 一类工业用地 | 191236 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 574 | 1148 | 2 个/100 m ² | 3825 | 7650 |
| WCQ103-F | M1//U12/U31 | 一类工业用地/供电用地/消防用地 | 87786 | 1.0-2.0 | / | 703 | 1405 | 2 个/100 m ² | 1756 | 3512 |

表 5.24 地块 WCQ105 机动车及非机动车停车配建需求表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 机动车停车位 | 配建泊位最低值 | 配建泊位最高值 | 非机动车停车位 | 非机动车泊位最低值 | 非机动车泊位最高值 |
|----------|------|----------|------------------------|---------|--------------------------|---------|---------|------------------------|-----------|-----------|
| WCQ105-A | M1 | 一类工业用地 | 100980 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 303 | 606 | 2 个/100 m ² | 2020 | 4040 |
| | M1 | 一类工业用地 | 78294 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 235 | 470 | 2 个/100 m ² | 1566 | 3132 |
| | S41 | 公共交通场站用地 | 5762 | / | / | 0 | 0 | / | 0 | 0 |
| WCQ105-B | M1 | 一类工业用地 | 138427 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 416 | 831 | 2 个/100 m ² | 2769 | 5538 |
| | M1 | 一类工业用地 | 105078 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 316 | 631 | 2 个/100 m ² | 2102 | 4204 |
| | M1 | 一类工业用地 | 53157 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 160 | 319 | 2 个/100 m ² | 1064 | 2127 |
| WCQ105-C | M1 | 一类工业用地 | 165325 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 496 | 992 | 2 个/100 m ² | 3307 | 6613 |
| WCQ105-D | M1 | 一类工业用地 | 88496 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 266 | 531 | 2 个/100 m ² | 1770 | 3540 |
| | M1 | 一类工业用地 | 94912 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 285 | 570 | 2 个/100 m ² | 1899 | 3797 |

表 5.25 地块 WCQ106 机动车及非机动车停车配建需求表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 机动车停车位 | 配建泊位最低值 | 配建泊位最高值 | 非机动车停车位 | 非机动车泊位最低值 | 非机动车泊位最高值 |
|----------|------|--------|------------------------|---------|--------------------------|---------|---------|--------------------------|-----------|-----------|
| WCQ106-A | RB | 商住用地 | 24929 | 2.2 | 0.8 个/100 m ² | 439 | 439 | 0.5 个/100 m ² | 275 | 275 |
| | RB | 商住用地 | 35339 | 2.2 | 0.8 个/100 m ² | 622 | 622 | 0.5 个/100 m ² | 389 | 389 |
| WCQ106-B | M2 | 二类工业用地 | 46316 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 139 | 278 | 2 个/100 m ² | 927 | 1853 |
| | M2 | 二类工业用地 | 47597 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 143 | 286 | 2 个/100 m ² | 952 | 1904 |
| | M2 | 二类工业用地 | 45008 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 136 | 271 | 2 个/100 m ² | 901 | 1801 |
| | M2 | 二类工业用地 | 47895 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 144 | 288 | 2 个/100 m ² | 958 | 1916 |

南昌市新建经济开发区区域交通影响评价

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 机动车停车位 | 配建泊位 最低值 | 配建泊位 最高值 | 非机动车停车位 | 非机动车泊位 最低值 | 非机动车泊位 最高值 |
|----------|------|--------|------------------------|---------|--------------------------|-------------|-------------|------------------------|---------------|---------------|
| WCQ106-C | M2 | 二类工业用地 | 47059 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 142 | 283 | 2 个/100 m ² | 942 | 1883 |
| | M2 | 二类工业用地 | 23266 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 70 | 140 | 2 个/100 m ² | 466 | 931 |
| WCQ106-D | M2 | 二类工业用地 | 34831 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 105 | 209 | 2 个/100 m ² | 697 | 1394 |
| | M2 | 二类工业用地 | 39017 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 118 | 235 | 2 个/100 m ² | 781 | 1561 |
| | M2 | 二类工业用地 | 35652 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 107 | 214 | 2 个/100 m ² | 714 | 1427 |
| | M2 | 二类工业用地 | 41509 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 125 | 250 | 2 个/100 m ² | 831 | 1661 |
| WCQ106-E | M2 | 二类工业用地 | 97921 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 294 | 588 | 2 个/100 m ² | 1959 | 3917 |
| WCQ106-F | M2 | 二类工业用地 | 109975 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 330 | 660 | 2 个/100 m ² | 2200 | 4399 |
| | M2 | 二类工业用地 | 63957 | 1.0-2.0 | 0.3 个/100 m ² | 192 | 384 | 2 个/100 m ² | 1280 | 2559 |

6 区域交通方案评价及优化

6.1 用地开发强度与路网承载力适应性评价

道路容量适应性分析是指，复核规划片区内土地利用开发强度与道路交通系统的承载力之间的匹配性，分析现有道路交通系统是否能够支撑区域地块用地开发。

6.1.1 区域内部主要道路评价

为了确保评价区域内路网能够承载区域地块建成投入使用后所生成的交通量，对评价区域地块开发与内部道路承载适应性进行分析评价。根据前文规划目标，将道路与交叉口的饱和度（ $V/C \leq 0.85$ ）作为道路网容量主要评判标准。

为更好的分析未来评价区域地块投入使用后对周边交通设施的影响，选择最不利因素，评价区域地块均按最大容积率强度进行开发。将评价区域地块，近期以小汽车为主导的交通发展模式，远期以小汽车+公共交通为主导的交通发展模式下，按照区域地块建设时序及最大开发规模。计算出区域交通出行总量和交通分区交通出行，通过交通分配得出目标年高峰小时道路交通饱和度。对比分析片区道路交通系统道路饱和度，得出道路交通系统承载力与区域用地开发之间的适应性分析的结论。具体如下表所示。

表 6.1 2025 年评价区域高峰小时道路运行状况（有项目）

| 道路名称 | 方向 | 道路交通流量 (pcu/h) | 道路交通饱和度(V/C) | 评价标准 $V/C \leq 0.85$ | 是否匹配 |
|-----------|-----|-------------------|--------------|-------------------------|------|
| 南昌绕城高速 | 南往北 | 1937 | 0.39 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 1772 | 0.36 | 0.85 | 是 |
| 武功山大道（主线） | 东往西 | 1726 | 0.58 | 0.85 | 是 |

| 道路名称 | 方向 | 道路交通流量 (pcu/h) | 道路交通饱和度(V/C) | 评价标准 V/C ≤ 0.85 | 是否匹配 |
|-------|-----|-------------------|--------------|--------------------|------|
| | 西往东 | 1681 | 0.57 | 0.85 | 是 |
| 石埠大道 | 南往北 | 964 | 0.32 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 846 | 0.28 | 0.85 | 是 |
| 宏图大道 | 南往北 | 1295 | 0.52 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 1151 | 0.46 | 0.85 | 是 |
| 兴业西大道 | 东往西 | 1428 | 0.52 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 1399 | 0.51 | 0.85 | 是 |
| 明志大街 | 东往西 | 915 | 0.33 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 1077 | 0.38 | 0.85 | 是 |
| 宁远大街 | 东往西 | 1659 | 0.60 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 1646 | 0.60 | 0.85 | 是 |
| 望北大道 | 东往西 | 780 | 0.25 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 836 | 0.27 | 0.85 | 是 |
| 梦山大道 | 南往北 | 1443 | 0.53 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 1266 | 0.46 | 0.85 | 是 |
| 梦庐大道 | 南往北 | 854 | 0.32 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 728 | 0.27 | 0.85 | 是 |
| 坚磨大道 | 南往北 | 912 | 0.34 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 779 | 0.29 | 0.85 | 是 |
| 官马街 | 东往西 | 287 | 0.16 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 246 | 0.14 | 0.85 | 是 |
| 启阳路 | 东往西 | 78 | 0.05 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 69 | 0.04 | 0.85 | 是 |
| 工业八路 | 东往西 | 534 | 0.29 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 562 | 0.31 | 0.85 | 是 |
| 田岗街 | 东往西 | 331 | 0.21 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 359 | 0.22 | 0.85 | 是 |
| 罕王路 | 南往北 | 124 | 0.08 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 159 | 0.1 | 0.85 | 是 |
| 望贤路 | 南往北 | 521 | 0.3 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 479 | 0.28 | 0.85 | 是 |
| 发展八路 | 南往北 | 627 | 0.36 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 562 | 0.32 | 0.85 | 是 |
| 岗背路 | 南往北 | 455 | 0.26 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 450 | 0.26 | 0.85 | 是 |

表 6.2 2035 年评价区域高峰小时道路运行状况及剩余容量（有项目）

| 道路名称 | 方向 | 道路交通流量 (pcu/h) | 道路饱和度 (V/C) | 评价标准 V/C ≤ 0.85 | 是否匹配 |
|-----------|-----|-------------------|----------------|--------------------|------|
| 南昌绕城高速 | 南往北 | 2584 | 0.52 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 2297 | 0.46 | 0.85 | 是 |
| 武功山大道（主线） | 东往西 | 2344 | 0.74 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 2370 | 0.75 | 0.85 | 是 |
| 石埠大道 | 南往北 | 1860 | 0.63 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 1846 | 0.63 | 0.85 | 是 |
| 宏图大道 | 南往北 | 1714 | 0.68 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 1663 | 0.65 | 0.85 | 是 |
| 兴业西大道 | 东往西 | 2043 | 0.74 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 2095 | 0.76 | 0.85 | 是 |
| 明志大街 | 东往西 | 1448 | 0.54 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 1655 | 0.62 | 0.85 | 是 |
| 宁远大街 | 东往西 | 2094 | 0.82 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 2106 | 0.82 | 0.85 | 是 |
| 望北大道 | 东往西 | 1888 | 0.64 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 1769 | 0.60 | 0.85 | 是 |
| 梦山大道 | 南往北 | 1977 | 0.70 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 1876 | 0.66 | 0.85 | 是 |
| 梦庐大道 | 南往北 | 1707 | 0.64 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 1482 | 0.56 | 0.85 | 是 |
| 坚磨大道 | 南往北 | 1775 | 0.68 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 1788 | 0.68 | 0.85 | 是 |
| 官马街 | 东往西 | 1022 | 0.59 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 973 | 0.56 | 0.85 | 是 |
| 启阳路 | 东往西 | 758 | 0.47 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 785 | 0.49 | 0.85 | 是 |
| 工业八路 | 东往西 | 1152 | 0.63 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 1207 | 0.66 | 0.85 | 是 |
| 兴源路 | 南往北 | 541 | 0.34 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 569 | 0.35 | 0.85 | 是 |
| 田岗街 | 东往西 | 427 | 0.27 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 526 | 0.33 | 0.85 | 是 |
| 石富东街 | 东往西 | 371 | 0.27 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 498 | 0.36 | 0.85 | 是 |
| 石富西街 | 东往西 | 612 | 0.33 | 0.85 | 是 |
| | 西往东 | 443 | 0.24 | 0.85 | 是 |
| 庆荣路 | 南往北 | 745 | 0.4 | 0.85 | 是 |

| 道路名称 | 方向 | 道路交通流量 (pcu/h) | 道路饱和度 (V/C) | 评价标准 $V/C \leq 0.85$ | 是否匹配 |
|------|-----|-------------------|----------------|-------------------------|------|
| 宁王路 | 北往南 | 607 | 0.33 | 0.85 | 是 |
| | 南往北 | 985 | 0.54 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 826 | 0.45 | 0.85 | 是 |
| 罕王路 | 南往北 | 951 | 0.59 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 942 | 0.59 | 0.85 | 是 |
| 望贤路 | 南往北 | 799 | 0.46 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 666 | 0.38 | 0.85 | 是 |
| 发展八路 | 南往北 | 857 | 0.49 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 989 | 0.57 | 0.85 | 是 |
| 岗背路 | 南往北 | 804 | 0.46 | 0.85 | 是 |
| | 北往南 | 775 | 0.45 | 0.85 | 是 |

评价结论：从用地性质方面来看，评价区域内用地以一类、二类工业为主，高峰时段潮汐交通明显，且主要为产业园区工作人员的通勤交通，货运交通较少。

从交通廊道方面来看，武功山大道、南昌绕城高速、石埠大道是南昌市西部对外的重要通道，过境交通需求较大，在目标年道路饱和度较低，能够承载过境交通与评价区内对外交通的需求；梦山大道、坚磨大道、宏图大道是评价区域与其他片区重要的南北向联系通道，目标年道路饱和度较低，能够满足南北向的交通需求，运行情况较为良好；望北大道、宁远大街、明志大街、兴业西大道为评价区域与周边区域重要的东西向联系通道，目标年交通主要集中在宁远大街以及兴业西大道上，道路饱和度较低，区域路网整体运行情况较为稳定。

从土地利用与道路运行适应性方面来看，评价区域内，整体开发强度不大，片区道路路段饱和度均小于 0.85，不超过道路容量控制指标，评价区域内用地与道路网承载力相匹配，片区内道路网承载力可支撑评价地块的开发。

6.1.2 主要对外通道评价

评价区域内对外通道，南北向主要有南昌绕城高速、坚磨大道、梦山大道、石埠大道、宏图大道；东西向主要有望北大道、宁远大街、兴业西大道以及武功山大道，其中武功山大道、南昌绕绕城高速、石埠大道，承担了区域过境交通的服务功能；坚磨大道、梦山大道、兴业西大道等，承担了评价区域与周边区域的联系功能。考虑到区域内用地主要以工业用地为主，货运交通对对外通道的通行能力有一定的影响，因此结合未来年对外通道上的货运交通占比对道路通行能力进行折减。结合交通需求预测结果，测算评价区域内以及过境交通的交通需求，并分析对外通道容量规划的合理性。

表 6.3 对外通道运行情况分析

| 方向 | 道路名称 | 车道数 | 2025 年 | | | 2035 年 | | |
|----|-------|-----------------|-------------------------|---------------|-------------|-------------------------|---------------|-------------|
| | | | 道路单向通行能力 (pcu/h) | 单向交通量 (pcu/h) | 道路饱和度 (V/C) | 道路单向通行能力 (pcu/h) | 单向交通量 (pcu/h) | 道路饱和度 (V/C) |
| 往东 | 望北大道 | 双向六车道 | 3069 | 836 | 0.27 | 2970 | 1769 | 0.60 |
| | 宁远大街 | 双向六车道 | 2744 | 1646 | 0.60 | 2567 | 2077 | 0.81 |
| | 兴业西大道 | 主线双向六车道，辅道双向两车道 | 3418 (主线：2743; 辅道 675) | 1439 | 0.42 | 3418 (主线：2743; 辅道 675) | 2196 | 0.64 |
| | 武功山大道 | 主线双向六车道，辅道双向四车道 | 4410 (主线：2970; 辅道：1440) | 2533 | 0.57 | 4704 (主线：3168; 辅道：1536) | 3270 | 0.70 |
| | 合计 | | 13641 | 6454 | 0.47 | 13659 | 9312 | 0.68 |
| 往西 | 望北大道 | 双向六车道 | 3069 | 532 | 0.19 | 2970 | 1221 | 0.41 |
| | 宁远大街 | 双向六车道 | 2744 | 640 | 0.23 | 2567 | 1212 | 0.47 |
| | 兴业西大道 | 主线双向六车道，辅道双向两车道 | 3418 (主线：2743; 辅道 675) | 912 | 0.27 | 3418 (主线：2743; 辅道 675) | 1490 | 0.44 |
| | 武功山大道 | 主线双向六车道，辅道双向四车道 | 4410 (主线：2970; 辅道：1440) | 1847 | 0.39 | 4704 (主线：3168; 辅道：1536) | 2941 | 0.63 |
| | 合计 | | 13641 | 3931 | 0.29 | 13659 | 6864 | 0.50 |
| 往南 | 宏图大道 | 双六车道 | 2512 | 1151 | 0.46 | 2539 | 1663 | 0.65 |

| 方向 | 道路名称 | 车道数 | 2025 年 | | | 2035 年 | | | |
|------|--------|------------------|--------------------------|---------------|-------------|--------------------------|---------------|-------------|-------------|
| | | | 道路单向通行能力 (pcu/h) | 单向交通量 (pcu/h) | 道路饱和度 (V/C) | 道路单向通行能力 (pcu/h) | 单向交通量 (pcu/h) | 道路饱和度 (V/C) | |
| | 南昌绕城高速 | 双六车道 | 4950 | 1864 | 0.38 | 4950 | 2524 | 0.51 | |
| | 坚磨大道 | 双六车道 | 2714 | 920 | 0.34 | 2626 | 1788 | 0.68 | |
| | 梦山大道 | 双六车道 | 2744 | 1135 | 0.41 | 2832 | 1886 | 0.67 | |
| | 石埠大道 | 主线双向六车道, 辅道双向两车道 | 3678 (主线: 3003; 辅道: 675) | 907 | 0.25 | 3612 (主线: 2937; 辅道: 675) | 1880 | 0.52 | |
| | 合计 | | | 16598 | 5977 | 0.36 | 16559 | 9741 | 0.59 |
| | 往北 | 南昌绕城高速 | 双六车道 | 4950 | 1937 | 0.39 | 4950 | 2584 | 0.52 |
| 石埠大道 | | 主线双向六车道, 辅道双向两车道 | 3678 (主线: 3003; 辅道: 675) | 699 | 0.19 | 3612 (主线: 2937; 辅道: 675) | 1462 | 0.40 | |
| 宏图大道 | | 双六车道 | 2512 | 764 | 0.30 | 2539 | 1547 | 0.61 | |
| 合计 | | | 11140 | 3400 | 0.31 | 11101 | 5593 | 0.50 | |

评价结论：经评价分析可知，近期 2025 年评价区域内的用地开发程度较低，区域内道路网交通运行情况较为良好。研究区域往东向对外疏散的通道容量为 13641pcu/h，其需求为 6454pcu/h，饱和度为 0.47；往西向对外疏散的通道容量为 13641pcu/h，其需求为 3931pcu/h，饱和度为 0.29；往南向对外疏散的通道容量为 16598pcu/h，其需求为 5977pcu/h，饱和度为 0.36；往北向对外疏散的通道容量为 11140pcu/h，其需求为 3400pcu/h，饱和度为 0.31；对外通道的道路容量能够满足对外疏散的交通需求，且其道路承载余量仍较为富余。

远期 2035 年评价区域内的用地以全部开发建设完成，区域内道路网交通运行情况较为稳定。研究区域往东向对外疏散的通道容量为 13659pcu/h，其需求为 9312pcu/h，饱和度为 0.68；往西向对外疏散的通道容量为 13659pcu/h，其需求为 6864pcu/h，饱和度为 0.5；往南向对外疏散的通道容量为 16559pcu/h，其需求为 9741pcu/h，饱和度为 0.59；往北向对外疏散的通道容量为 11101pcu/h，其需求为 5593pcu/h，饱和度为 0.50；对外通道的道路容量能够满足对外疏散的交通需求。

6.1.3 对外重要转换节点评价

结合交通需求预测模型，对评价区域内的对外重要转换节点，主要从平面交叉口以及互通立交两个方面进行评价分析。

1、对外重要转换平面节点评价

评价区域内对外重要的平面交叉口主要有武功山大道-宏图大道、宏图大道-兴业西大道、宏图大道-宁远大街等。

表 6.4 评价年对外重要转换平面交叉口评价

| 节点名称 | 交叉口通行能力 | 2025 年 | | | 2035 年 | | |
|------------|---------|--------------|-----------|------|-----------|-----------|------|
| | | 交通流量 (pcu/h) | 饱和度 (V/C) | 服务水平 | 交通量 (pcu) | 饱和度 (V/C) | 服务水平 |
| 望北大道-宏图大道 | 8960 | 3104 | 0.35 | B | 6730 | 0.75 | D |
| 宁远大街-宏图大道 | 8560 | 5036 | 0.59 | C | 7199 | 0.84 | D |
| 兴业西大道-宏图大道 | 9100 | 5122 | 0.56 | C | 7586 | 0.83 | D |
| 武功山大道-宏图大道 | 11750 | 6536 | 0.56 | C | 9853 | 0.84 | D |
| 梦山大道-武功山大道 | 11860 | 5323 | 0.45 | B | 9580 | 0.81 | D |
| 兴业西大道-石埠大道 | 10640 | 3751 | 0.35 | B | 6512 | 0.61 | C |
| 明志大街-石埠大道 | 9690 | 2892 | 0.30 | B | 5617 | 0.58 | C |
| 宁远大街-石埠大道 | 9690 | 2820 | 0.29 | B | 5500 | 0.57 | C |

根据上表评价结果可知，2025 年评价范围对外重要转换平面交叉口服务水平均在 C 级以上，饱和度未超过 0.85，整体的运行情况较为良好；2035 年评价范围对外重要转换平面交叉口服务水平均在 D 级以上，交叉口饱和度未超过 0.85，对外重要转化节点的运行情况较为稳定。

2、对外重要转换互通立交评价

参考《导则》各类匝道的机动车服务水平，应参照表 4.8 的规定确定，匝道包括三部分：① 匝道与主线连接处；② 匝道车行道；③其他道路与匝道入口或出口连接处。一般仅分析①的服务水平，如果是立交匝道，也应对③进行分析。

表 6.5 匝道与主线连接处机动车服务水平

| 服务水平等级 | 汇合交通量 (pcu/h) | 分离交通量 (pcu/h) | 以下为计算行车速度(km/h)的主线单向交通量(pcu/h) | | | | | | | |
|--------|---------------|---------------|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | 120 | | 100 | | 80 | | 60 | |
| | | | 4 车道 | 6 车道 | 4 车道 | 6 车道 | 4 车道 | 6 车道 | 4 车道 | 6 车道 |
| 一级 | ≤1000 | ≤1050 | ≤2200 | ≤3300 | ≤2000 | ≤3000 | - | - | - | - |
| 二级 | ≤1450 | ≤1500 | ≤3200 | ≤4600 | ≤2600 | ≤4200 | ≤2600 | ≤3900 | ≤2300 | ≤3450 |
| 三级 | ≤1750 | ≤1800 | ≤3800 | ≤5700 | ≤3400 | ≤5100 | ≤3200 | ≤4800 | ≤2900 | ≤4350 |
| 四级 | ≤2000 | ≤2000 | ≤4000 | ≤6000 | ≤4000 | ≤6000 | ≤3800 | ≤5700 | ≤3600 | ≤5400 |

参考《导则》中交织区、长路段、匝道机动车交通显著影响判定标准，见下表。

表 6.6 交织区、长路段、匝道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 |
|----------|-----------------|
| 一级 | 四级 |
| 二级 | |
| 三级 | |
| 四级 | 四级 |

2025 年评价范围内对外转换互通立交节点只有武功山大道-南昌绕城高速立交；2035 年评价范围内对外转换互通立交节点共有 4 个，分别为武功山大道-石埠大道立交、武功山大道-南昌绕城高速立交、宁远大街-南昌绕城高速立交、望北大道-石埠大道立交，但由于望北大道-石埠大道立交预留有立交建设空间，立交形式待定，2035 年假设其未建成，因此不对其进行评价。未来随着规划片区内的用地逐步开发成熟，道路网设施逐步完善，过境交通与评价区域内对外交通逐渐增加。考虑到近期 2025 年区域内用地开发程度较低，且交通量较小，因此近期 2025 年对外疏散的互通立交暂不评价，远期 2035 年再进行评价。

➤ 宁远大街-南昌绕城高速互通立交

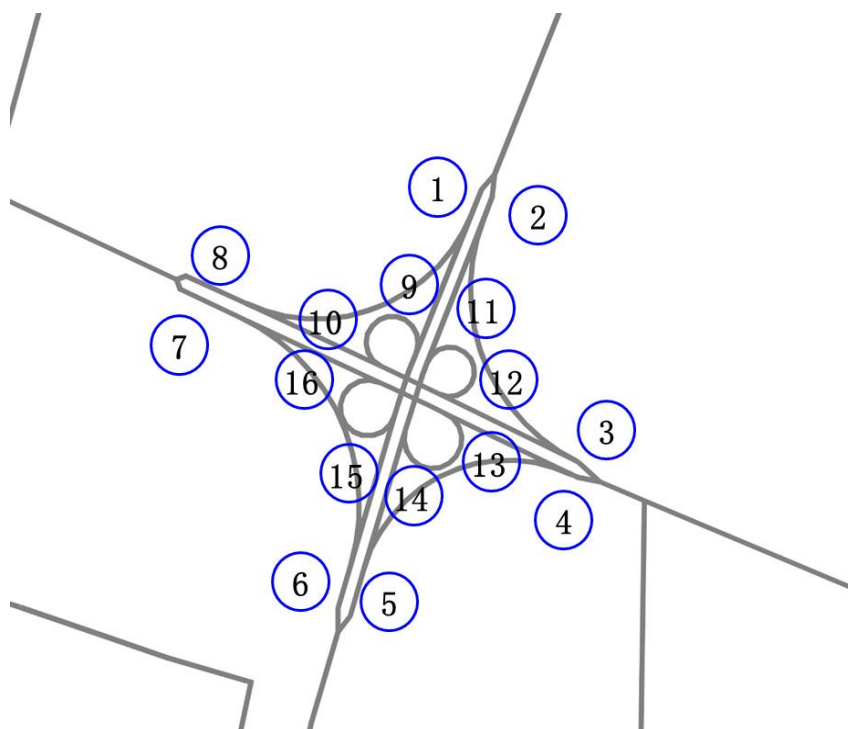
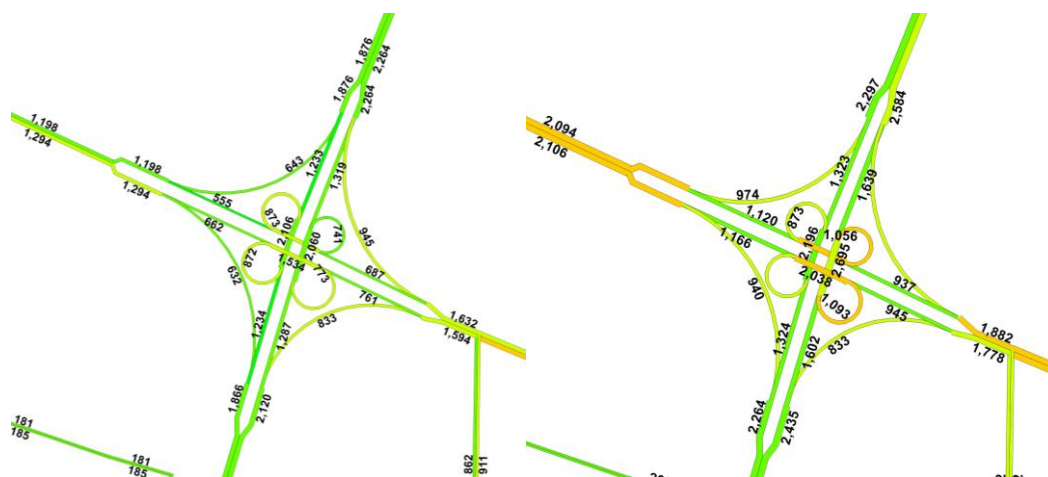


图 6.1 宁远大街-南昌绕城高速互通立交

表 6.7 2035 年宁远大街-南昌绕城高速互通立交评价

| 匝道 编号 | 无项目情况立交流量及服务水平 | | | 有项目情况立交流量及服务水平 | | | 服务水平变 化情况 | 评价 |
|----------|----------------|------|-------|----------------|------|-------|--------------|-----|
| | 汇合流量 | 分离流量 | 主线交通量 | 汇合流量 | 分离流量 | 主线交通量 | | |
| 1 | — | 643 | 1876 | — | 974 | 2297 | 一级→一级 | 可接受 |
| 2 | 945 | — | 2264 | 945 | — | 2584 | 一级→一级 | 可接受 |
| 3 | — | 945 | 1632 | — | 945 | 1882 | 一级→一级 | 可接受 |
| 4 | 833 | — | 1594 | 833 | — | 1778 | 一级→一级 | 可接受 |
| 5 | — | 833 | 2120 | — | 833 | 2435 | 一级→一级 | 可接受 |
| 6 | 632 | — | 1866 | 940 | — | 2264 | 一级→一级 | 可接受 |
| 7 | — | 632 | 1294 | — | 940 | 2106 | 一级→一级 | 可接受 |
| 8 | 643 | — | 1198 | 974 | — | 2094 | 一级→一级 | 可接受 |
| 9 | 873 | — | 1233 | 873 | — | 1323 | 一级→一级 | 可接受 |
| 10 | — | 873 | 1428 | — | 974 | 1993 | 一级→一级 | 可接受 |
| 11 | — | 741 | 2060 | — | 1056 | 2695 | 一级→二级 | 可接受 |
| 12 | 741 | — | 687 | 1056 | — | 937 | 一级→二级 | 可接受 |
| 13 | — | 773 | 1543 | — | 1093 | 2038 | 一级→二级 | 可接受 |
| 14 | 773 | — | 1287 | 1093 | — | 1602 | 一级→二级 | 可接受 |
| 15 | — | 872 | 2106 | — | 872 | 2196 | 一级→一级 | 可接受 |
| 16 | 872 | — | 662 | 872 | — | 1166 | 一级→一级 | 可接受 |



2035年背景

2035年叠加

图 6.2 2035 年宁远大街-南昌绕城高速互通立交运行情况

经评价分析得出，2035 年宁远大街-南昌绕城高速互通立交服务水平均在可接受范围之内，整体的运行情况良好，能够满足对外快速疏散的需求。

► 武功山大道-南昌绕城高速互通立交

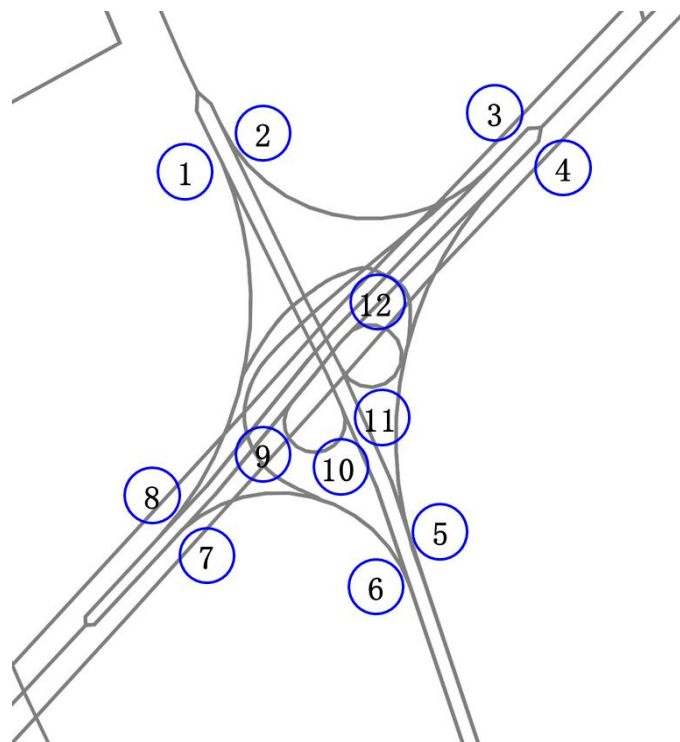


图 6.3 武功山大道-南昌绕城高速互通立交

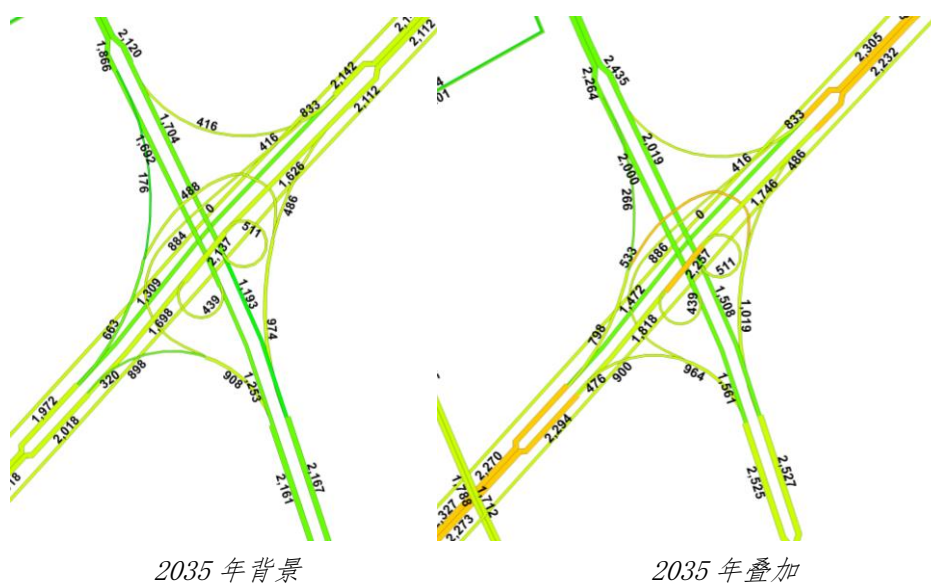


图 6.4 2035 年武功山大道-南昌绕城高速互通立交运行情况

表 6.8 2035 年武功山大道-南昌绕城高速互通立交评价

| 匝道 编号 | 无项目情况立交流量及服务水平 | | | 有项目情况立交流量及服务水平 | | | 服务水平变 化情况 | 评价 |
|----------|----------------|------|-------|----------------|------|-------|--------------|-----|
| | 汇合流量 | 分离流量 | 主线交通量 | 汇合流量 | 分离流量 | 主线交通量 | | |
| 1 | — | 176 | 1866 | — | 266 | 2264 | 一级→一级 | 可接受 |
| 2 | 416 | — | 2120 | 416 | — | 2435 | 一级→一级 | 可接受 |
| 3 | — | 833 | 2142 | — | 833 | 2305 | 一级→一级 | 可接受 |
| 4 | 486 | — | 2112 | 486 | — | 2232 | 一级→一级 | 可接受 |
| 5 | — | 974 | 2167 | — | 1019 | 2523 | 一级→一级 | 可接受 |
| 6 | 908 | — | 2161 | 964 | — | 2524 | 一级→一级 | 可接受 |
| 7 | — | 320 | 2018 | — | 476 | 2294 | 一级→一级 | 可接受 |
| 8 | 663 | — | 1972 | 798 | — | 2270 | 一级→一级 | 可接受 |
| 9 | 439 | — | 1529 | 439 | — | 1818 | 一级→一级 | 可接受 |
| 10 | — | 439 | 1698 | — | 439 | 2000 | 一级→一级 | 可接受 |
| 11 | 511 | — | 1193 | 511 | — | 1508 | 一级→一级 | 可接受 |
| 12 | — | 511 | 2137 | — | 511 | 2257 | 一级→一级 | 可接受 |

经评价分析得出，2035 年武功山大道-南昌绕城高速互通立交整体的运行情况较为良好，能够满足对外快速疏散的需求。

►武功山大道-石埠大道互通立交

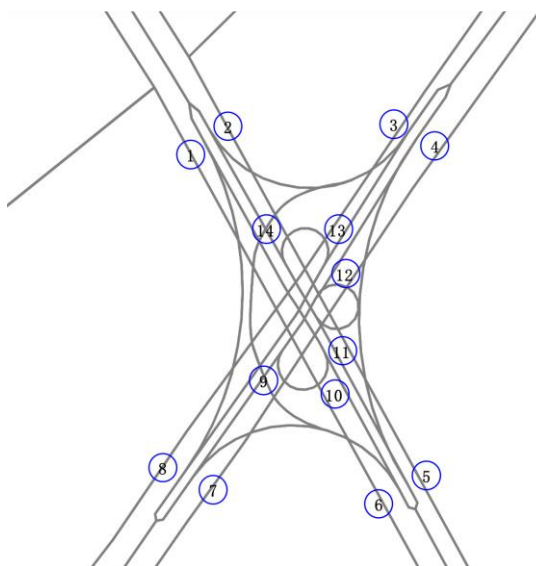
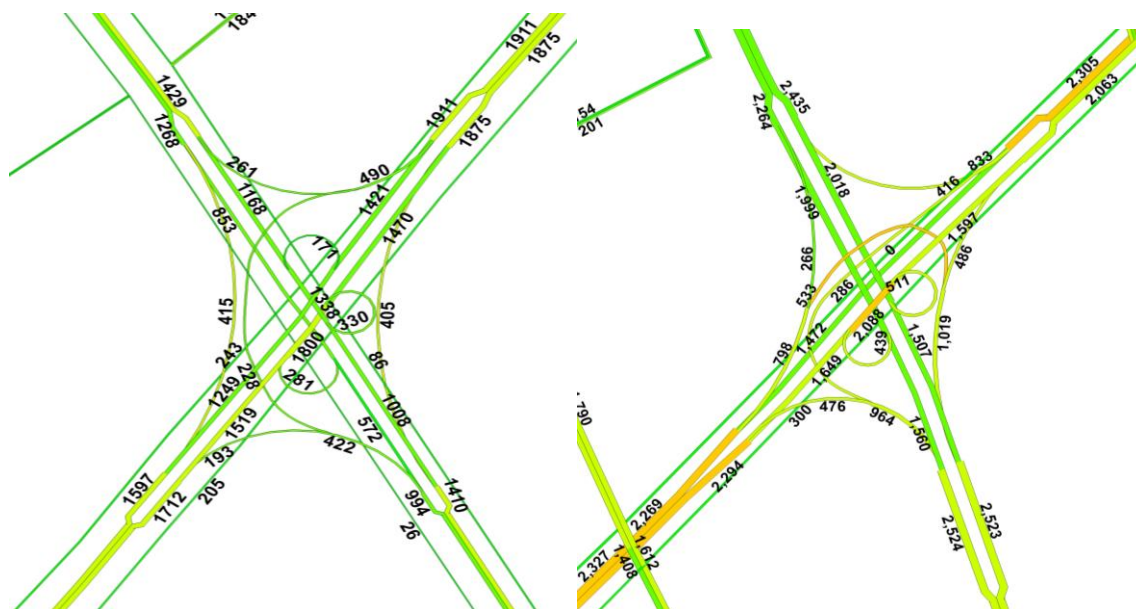


图 6.5 武功山大道-石埠大道互通立交



2035年背景

2035年叠加

图 6.6 2035年武功山大道-石埠大道互通立交运行情况

表 6.9 2035年武功山大道-石埠大道互通立交评价

| 匝道 编号 | 无项目情况立交流量及服务水平 | | | 有项目情况立交流量及服务水平 | | | 服务水平变 化情况 | 评价 |
|----------|----------------|------|-------|----------------|------|-------|--------------|-----|
| | 汇合流量 | 分离流量 | 主线交通量 | 汇合流量 | 分离流量 | 主线交通量 | | |
| 1 | — | 315 | 1668 | — | 421 | 1846 | 一级→一级 | 可接受 |
| 2 | 361 | — | 1629 | 261 | — | 1860 | 一级→一级 | 可接受 |
| 3 | — | 589 | 1911 | — | 622 | 2096 | 一级→一级 | 可接受 |
| 4 | 405 | — | 2007 | 474 | — | 2186 | 一级→一级 | 可接受 |
| 5 | — | 405 | 1511 | — | 474 | 1765 | 一级→一级 | 可接受 |
| 6 | 422 | — | 1488 | 455 | — | 1599 | 一级→一级 | 可接受 |

| 匝道 编号 | 无项目情况立交流量及服务水平 | | | 有项目情况立交流量及服务水平 | | | 服务水平变 化情况 | 评价 |
|----------|----------------|------|-------|----------------|------|-------|--------------|-----|
| | 汇合流量 | 分离流量 | 主线交通量 | 汇合流量 | 分离流量 | 主线交通量 | | |
| 7 | — | 193 | 1847 | — | 193 | 2003 | 一级→一级 | 可接受 |
| 8 | 315 | — | 1808 | 421 | — | 2066 | 一级→一级 | 可接受 |
| 9 | 281 | — | 1654 | 281 | — | 1657 | 一级→一级 | 可接受 |
| 10 | — | 281 | 1066 | — | 281 | 1425 | 一级→一级 | 可接受 |
| 11 | 333 | — | 1106 | 379 | — | 1291 | 一级→一级 | 可接受 |
| 12 | — | 333 | 1602 | — | 379 | 1712 | 一级→一级 | 可接受 |
| 13 | 171 | — | 1322 | 171 | — | 1474 | 一级→一级 | 可接受 |
| 14 | — | 171 | 1268 | — | 171 | 1499 | 一级→一级 | 可接受 |

经评价分析得出，2035年武功山大道-石埠大道互通立交整体的运行情况较为良好，能够满足对外快速疏散的需求。

评价结论：评价范围内的对外平面转换节点以及立交节点均能满足未来年区域内对外疏散的交通需求。

6.2 道路交通系统评价及优化

6.2.1 道路路网布局评价

1、对外道路交通

根据《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》12.3.7节指出：规划人口规模100万及以上的城市主要对外方向应有2条以上城市干线道路，其他对外方向宜有2条城市干线道路；分散布局的城市，各相邻片区、组团之间宜有2条以上城市干线道路。

根据控规方案，评价范围对外联系的南北向通道有3条：南昌绕城高速（高速路）、石埠大道（I级主干路）以及宏图大道（I级主干路），可联系湾里区、九江市；东西向联系通道有4条：望北大道（I级主干路）、宁远大街（II级主干路）、兴业西大道（II级主干路）、武功山大道（I级主干路），联系九龙湖新区、

红谷滩新区等。



图 6.7 对外道路交通规划示意图

2、内部道路路网

根据控规方案，规划片区道路系统分为高速公路、主干路（一级主干路、二级主干路）、次干路、支路四个等级，规划片区路网呈“五横六纵”的骨架结构。

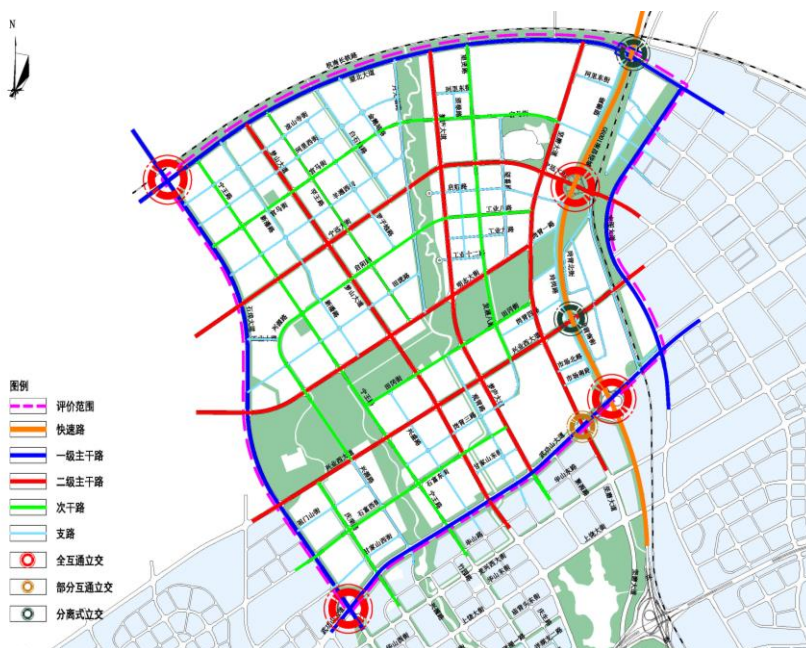


图 6.8 评价范围道路路网规划图

(1) 道路路网密度

根据《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》12.6.3 节指出：城市不同功能地区的集散道路与直线道路密度，本次评价范围为工业区，路网密度不应小于 $4\text{km}/\text{km}^2$ ，街区尺度宜符合下表的规定。

表 6.10 不同功能区的街区尺度推荐值

| 类别 | 街区尺度 (m) | | 路网密度 (km/km^2) |
|--------------|------------|------------|----------------------------------|
| | 长 | 宽 | |
| 居住区 | ≤ 300 | ≤ 300 | ≥ 8 |
| 商业区与就业集中的中心区 | 100-200 | 100-200 | 10-20 |
| 工业区、物流园区 | ≤ 600 | ≤ 600 | ≥ 4 |

根据《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》12.5.3 节指出：不同规划人口规模城市的干线道路网络密度宜符合下表的规定，当规划人口规模 ≤ 20 万人，干线道路网络密度应 $1.5-2.2 \text{ km}/\text{km}^2$ 。

表 6.11 不同规模城市的干线道路网络密度推荐值

| 规划人口规模 (万人) | 干线道路网络密度 (km/km^2) |
|-------------|--------------------------------------|
| ≥ 200 | 1.5-1.9 |
| 100-200 | 1.4-1.9 |
| 50-100 | 1.3-1.8 |
| 20-50 | 1.3-1.7 |
| ≤ 20 | 1.5-2.2 |

表 6.12 评价范围道路网络密度一览表

| 道路等级 | 长度 (km) | 密度 (km/km^2) | 规范推荐值 (km/km^2) | 是否满足规范 |
|-----------|---------|--------------------------------|-----------------------------------|--------|
| 干线道路 | 82.69 | 3.1 | 1.5-2.2 | 满足 |
| 集散道路与支线道路 | 49.96 | 1.92 | -- | -- |
| 合计 | 132.65 | 5.02 | ≥ 4 | 满足 |

由上表结果知，评价范围内路网密度为 $5.02 \text{ km}/\text{km}^2$ ，大于 $4 \text{ km}/\text{km}^2$ ；干线道路网络密度为 $3.1 \text{ km}/\text{km}^2$ ，大于规范值（ $1.5-2.2 \text{ km}/\text{km}^2$ ），评价范围内道路网密度较高，路网分布合理，各级道路中干线路网密度偏高，因此该评价范围内道路

路网能较好支撑片区的功能定位发展。

(2) 道路间距

根据《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》12.5.3 节指出：不同规划人口规模城市的干线道路网络密度宜符合下表的规定，**城市建设用地内部的城市干线道路的间距不宜超过 1.5km。**

根据《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》12.6.3 节指出：城市不同功能地区的集散道路与支线道路密度，应结合用地布局 and 开发强度综合确定，街区尺度宜符合下表的规定。

表 6.13 不同功能区的街区尺度推荐值

| 类别 | 街区尺度 (m) | |
|--------------|----------|---------|
| | 长 | 宽 |
| 居住区 | ≤300 | ≤300 |
| 商业区与就业集中的中心区 | 100-200 | 100-200 |
| 工业区、物流园区 | ≤600 | ≤600 |

根据控规方案，规划片区干线道路间距大部分小于 1.5km，除最北侧梦山大道-梦庐大道间距达到了 2.28km，超过了 1.5km，不满足规范要求。规划片区集散道路、支线道路街区尺度均控制在 600m 以内，满足规范要求。

表 6.14 评价范围内干线道路间距统计表

| 方向 | 道路名称 | 道路间距 (m) | 规范值 | 评价结果 |
|------|-------------|----------|-------|------|
| 东西方向 | 石埠大道-梦山大道 | 1169.9 | 1.5km | 满足 |
| | 梦山大道-梦庐大道 | 2283 | 1.5km | 不满足 |
| | 梦庐大道-坚磨大道 | 834.2 | 1.5km | 满足 |
| | 南昌绕城高速-宏图大道 | 471.5 | 1.5km | 满足 |
| | 坚磨大道-南昌绕城高速 | 322.3 | 1.5km | 满足 |
| 南北方向 | 宁远大街-明志大街 | 1302.2 | 1.5km | 满足 |
| | 明志大街-兴业西大道 | 984.7 | 1.5km | 满足 |
| | 兴业西大道-武功山大道 | 1290.8 | 1.5km | 满足 |
| | 望北大道-宁远大街 | 1476.4 | 1.5km | 满足 |



图 6.9 评价范围内道路间距评价示意图

评价结论：已落实上位规划规划的对外高速公路及快速路，评价范围为外围新工业园，交通出行以对外出行为主，规划区对外交通的高效便捷。规划片区与对外区域骨架路网衔接较好，往南、北联系区域有 3 条通道，往西、东联系区域有 4 条通道，与周边区域联系紧密，交通衔接力较好，各方向联系通道满足规范要求。内部道路网络道路网密度较高，路网分布合理，能支撑片区的功能定位发展。

6.2.2 道路交叉口评价

根据控规方案，评价范围内设置了 4 个全互通式立交，2 个分离式立交，1 个部分互通立交，其余道路交叉口均为平面交叉口。

表 6.15 评价范围内立交情况表

| 立交名称 | 立交形式 |
|------------|-------|
| 望北大道-石埠大道 | 全互通立交 |
| 武功山大道-石埠大道 | 全互通立交 |
| 宁远大街-西一环高速 | 全互通立交 |

| 立交名称 | 立交形式 |
|-------------|--------|
| 武功山大道-西一环高速 | 全互通立交 |
| 西一环高速-望北大道 | 分离式立交 |
| 西一环高速-兴业西大道 | 分离式立交 |
| 武功山大道-坚磨大道 | 部分互通立交 |

1、道路交叉口形式

根据《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》12.3.4节指出道路交叉口相交道路不宜超过4条。评价范围内交叉口以平面交叉口为主，为十字形交叉口或T型交叉口，道路交叉口形式符合要求。

2、交叉口选型

根据《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》，12.7.3节指出支线道路不宜直接与干线道路形成交叉连通。

根据控规方案，评价范围内望北大道、武功山大道、石埠大道、宏图北大道为I级主干路（属于干线道路），其中望北大道与新潘路、白石垆路、金鹅垆路等支路形成T型交叉口。石埠大道与凉山寺街、珂里西街、羊通西街、田珑路等支路形成T型交叉口，武功山大道与兴源路、兴盛路、观背路等支路形成T型交叉口，宏图北大道连接着支路。评价范围内宁远大街、明志大街、兴业西大街、梦山大道、梦庐大道、坚磨大道为II级主干路（属于干线道路）。其中宁远大街与罗子垆路、新潘路等支路形成信控十字交叉口形式。明志大街与新潘路、望喜路等支路形成T型交叉口，兴业西大街与兴源路等支路形成T型交叉口，与岭岗路等支路形成信控十字交叉口。梦山大道与凉山寺街等支路形成信控十字交叉口形式，与甘家山东路形成T型交叉口。梦庐大道与珂里东街等支路形成T型交叉口，与启虹路等形成十字路口。坚磨大道与市场北路等支路形成T型交叉口，与启虹路等形成信控十字路口。



图 6.10 评价范围内干线路网与支路相连交叉口示意图

评价结论：为保证干线道路集散的快速性，支线道路不宜直接与干线道路形成交叉连通。但评价范围内存在大量的主干路与支路相连，建议进一步优化交叉口控制方式，保障干线道路集散时效性。

6.2.3 道路横断面评价及优化

1、道路红线宽度

《城市综合交通体系规划标准（GBT51328-2018）》12.4.2 节指出城市道路红线宽度（快速路包括辅路），规划人口规模 50 万及以上城市不应超过 70m，20-50 万的城市不应超过 55m，20 万以下不应超过 40m。

《城市综合交通体系规划标准（GBT51328-2018）》12.4.3 节指出无特殊要求的城市道路红线宽度取值应符合下表：

表 6.16 无特殊要求的城市道路红线宽度取值

| 道路分类 | 快速路（不包含辅路） | | 主干路 | | | 次干路 | 支路 | |
|-----------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| | I | II | I | II | III | | I | II |
| 双向车道数（条） | 4~8 | 4~8 | 6~8 | 4~6 | 4~6 | 2~4 | 2 | — |
| 道路红线宽度（m） | 25~35 | 25~40 | 40~50 | 40~45 | 40~45 | 20~35 | 14~20 | — |

上位规划中明确了道路红线宽度。经梳理，部分道路道路红线宽度大于规范值，如武功山大道（规划 81 米宽），但考虑到武功山大道为既有道路，且为南昌市城际铁路规划主通道，认为可接受，可不作调整。兴业西大道、明志大街、梦山大道、坚磨大道等 5 条主干路规划为 II 级主干路，规划红线宽度均为 50m，考虑到这 5 条主干路规划为公交走廊或货运通道，可适度放宽道路红线宽度，满足规范要求。月光隘路、望喜路规划为 30 米宽，建议提高道路等级，由支路调整为次干路。

表 6.17 规划道路横断面信息统计表

| 道路名称 | 道路等级 | 红线宽度/m | 规范值 | 是否满足规范 |
|-------|--------|--------|-------|-------------------------------------|
| 武功山大道 | I级主干路 | 81 | 40~50 | 现状既有道路，且为南昌市城际铁路规划主通道，认为可接受 |
| 兴业西大道 | II级主干路 | 50 | 40~45 | 规划为次要货运通道和干线公交走廊，可适度放宽道路红线宽度，满足规范要求 |
| 明志大街 | II级主干路 | 50 | 40~45 | 规划为主要货运通道，可适度放宽道路红线宽度，满足规范要求 |
| 宁远大街 | II级主干路 | 45 | 40~45 | 满足规范要求 |
| 望北大道 | I级主干路 | 50 | 40~50 | 满足规范要求 |
| 石埠大道 | I级主干路 | 50 | 40~50 | 满足规范要求 |
| 梦山大道 | II级主干路 | 50 | 40~45 | 规划为干线公交走廊，可适度放宽道路红线宽度，满足规范要求 |
| 梦庐大道 | II级主干路 | 45 | 40~45 | 满足规范要求 |
| | II级主干路 | 45 | 40~45 | 满足规范要求 |
| 坚磨大道 | II级主干路 | 50 | 40~45 | 规划为主要货运通道，可适度放宽道路红线宽度，满足规范要求 |
| | II级主干路 | 50 | 40~45 | 规划为次要货运通道，可适度放宽道路红线宽度，满足规范要求 |
| 宏图大道 | I级主干路 | 45 | 40~50 | 满足规范要求 |

| 道路名称 | 道路等级 | 红线宽度/m | 规范值 | 是否满足规范 |
|------|------|--------|-------|--|
| 官马街 | 次干路 | 30 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 启阳路 | 次干路 | 30 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 工业八路 | 次干路 | 36 | 20~35 | 为轨道产业园组团内东西向通道，人流和车流较大，断面要求较高，认为可接受 |
| 兴源路 | 次干路 | 30 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 田岗街 | 次干路 | 30 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 石富东街 | 次干路 | 24 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 石富西街 | 次干路 | 32 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 庆荣路 | 次干路 | 36 | 20~35 | 为南北向居住、商业组团生活性次干路，两侧集中大量人流和车流，断面要求较高，认为可接受 |
| 宁王路 | 次干路 | 36 | 20~35 | 为南北向次干路，交通性功能较强，起到两侧用地交通集散作用。断面要求较高，认为可接受 |
| 罕王路 | 次干路 | 30 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 望贤路 | 次干路 | 30 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 发展八路 | 次干路 | 30 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 岗背路 | 次干路 | 30 | 20~35 | 满足规范要求 |
| 月光埭路 | 支路 | 30 | 14~20 | 不满足规范要求，建议提高道路等级 |
| 望喜路 | 支路 | 30 | 14~20 | 不满足规范要求，建议提高道路等级 |

2、道路横断面设计评价

控规方案对道路横断面设计均采用了机动车与非机动车相隔离的模式，能较好的保障机动车行驶安全，但存在部分道路没有采用行人空间与非机动车空间用绿化带隔开或高差隔离的方式。

表 6.18 评价范围内主要道路道路横断面规划表

| 道路名称 | 道路等级 | 横断面 | 红线宽度/m |
|-------|--------|--------------------|--------|
| 武功山大道 | I级主干路 | 四块板，主线双六，辅道双四 | 81 |
| 兴业西大道 | II级主干路 | 四块板，主线双六，辅道双二，机非分行 | 50 |
| 明志大街 | II级主干路 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | 50 |
| 宁远大街 | II级主干路 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | 45 |
| 望北大道 | I级主干路 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | 50 |
| 石埠大道 | I级主干路 | 四块板，主线双六，辅道双二，机非分行 | 50 |
| 梦山大道 | II级主干路 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | 50 |
| 梦庐大道 | II级主干路 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | 50 |
| | II级主干路 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | 50 |
| 坚磨大道 | II级主干路 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | 50 |

| 道路名称 | 道路等级 | 横断面 | 红线宽度/m | | | | | | | | | | | | |
|------|--------|----------------|---|-----|-----|----------------|----|------|----|----------------|----|-----|----|----------------|----|
| | II级主干路 | 四块板，双向六车道，机非隔离 | 50 | | | | | | | | | | | | |
| 宏图大道 | I级主干路 | 一块板，双向六车道，机非分行 | 45 | | | | | | | | | | | | |
| 官马街 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 30 | | | | | | | | | | | | |
| 启阳路 | 次干路 | 一块板，双向四车道，机非分行 | 30 | | | | | | | | | | | | |
| 工业八路 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 36 | | | | | | | | | | | | |
| 兴源路 | 次干路 | 一块板，双向四车道，机非分行 | 30 | | | | | | | | | | | | |
| 田岗街 | 次干路 | 一块板，双向四车道，机非分行 | 30 | | | | | | | | | | | | |
| 石富东街 | 次干路 | 一块板，双向四车道，机非混行 | 24 | | | | | | | | | | | | |
| 石富西街 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 32 | | | | | | | | | | | | |
| 庆荣路 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 36 | | | | | | | | | | | | |
| 宁王路 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 36 | | | | | | | | | | | | |
| 罕王路 | 次干路 | 一块板，双向四车道，机非分行 | 30 | | | | | | | | | | | | |
| 望贤路 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 30 | | | | | | | | | | | | |
| 发展八路 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 30 </tr <tr> <td>岗背路</td> <td>次干路</td> <td>三块板，双向四车道，机非隔离</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>月光隘路</td> <td>支路</td> <td>一块板，双向四车道，机非分行</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>望喜路</td> <td>支路</td> <td>三块板，双向四车道，机非隔离</td> <td>30</td> </tr> | 岗背路 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 30 | 月光隘路 | 支路 | 一块板，双向四车道，机非分行 | 30 | 望喜路 | 支路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 30 |
| 岗背路 | 次干路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 30 | | | | | | | | | | | | |
| 月光隘路 | 支路 | 一块板，双向四车道，机非分行 | 30 | | | | | | | | | | | | |
| 望喜路 | 支路 | 三块板，双向四车道，机非隔离 | 30 | | | | | | | | | | | | |

评价结论：综合分析，评价范围内道路横断面整体布局较为合理，评价范围内道路红线宽度可接受，但规划的道路横断面路权尚未明确，建议进一步优化调整。在道路横断面设计方面，存在部分道路人行与非机动车共板设计，建议人非共板的慢行道，通过移动式花箱或高差隔离的方式等方式进行软隔离。

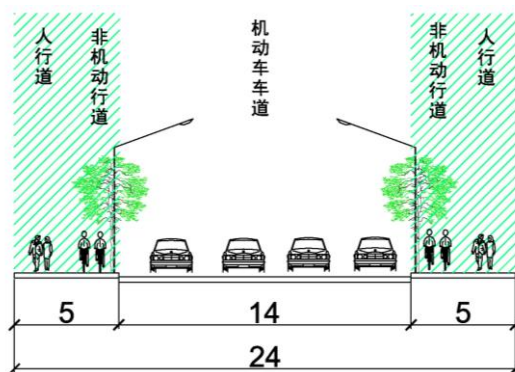


图 6.11 调整前行人与非机动车车道混行示意图

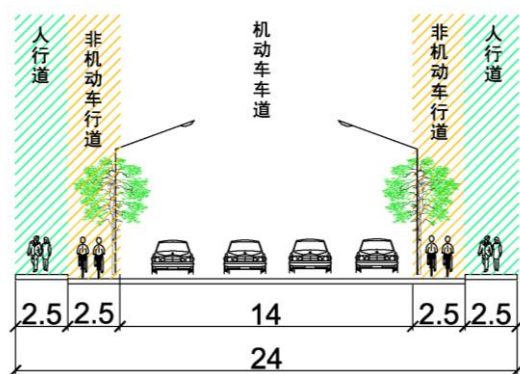


图 6.12 利用高差隔离方式进行人非隔离示意图

3、道路横断面优化建议

(1) 对区域内道路红线宽度不进行调整，但提高望喜路、月光垸路等 30 米宽道路等级，由支路调整至次干路。

(2) 对宏图大道、其他 30 米、24 米道路横断面进行调整，压缩 5 米人行道至 2.5 米，增设 2.5 米的非机动车车道，同时将非机动车车道和人行道设置高差隔离。

(3) 控规对道路横断面未进行路权划分，本次提出了道路横断面进行路权划分，具体详见下图所示。

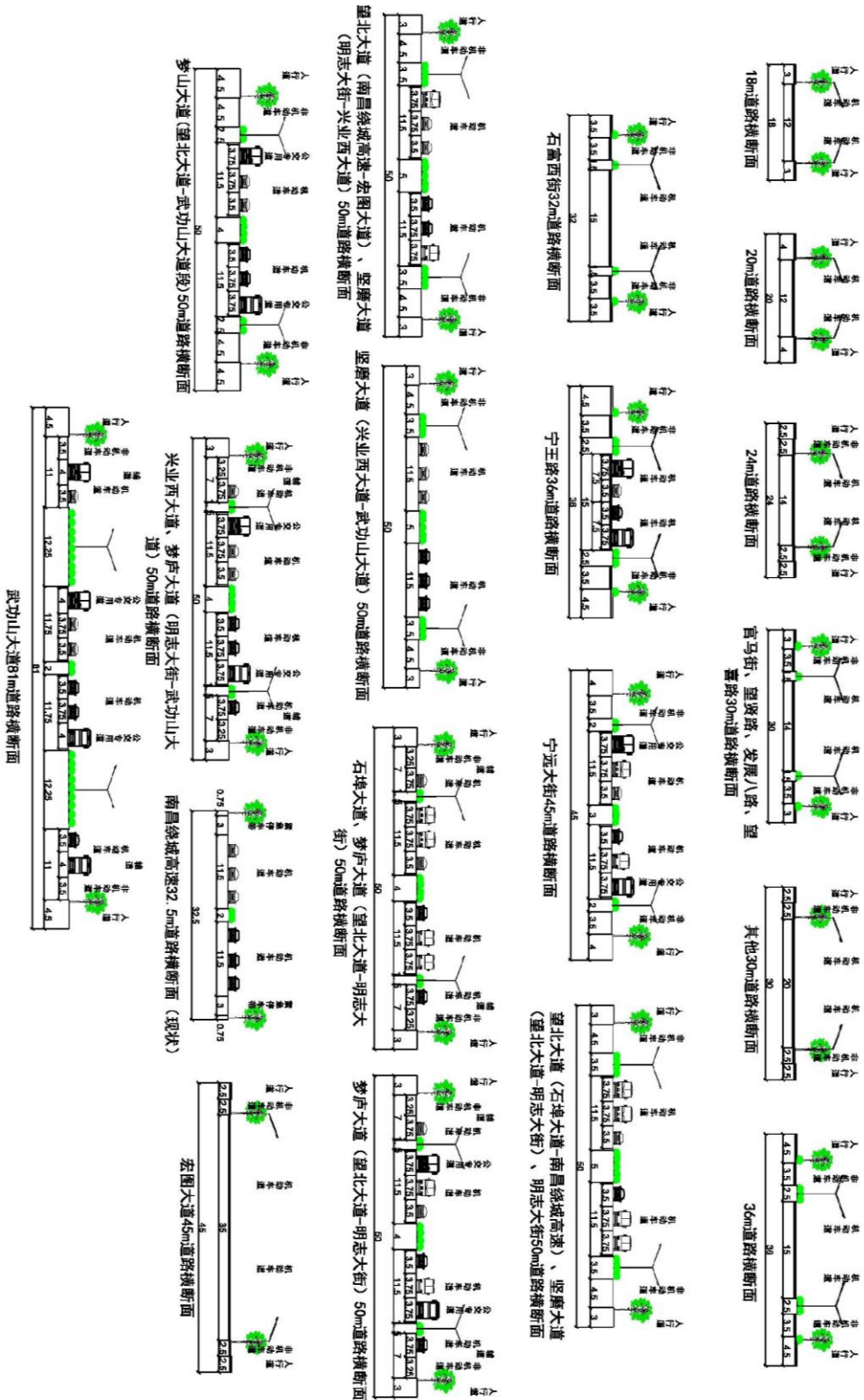


图 6.13 道路横断面调整后示意图

6.3 公共交通系统评价及优化

6.3.1 轨道交通评价及优化

1、轨道交通评价

根据控规资料，区域内拟定规划轨道快线，沿武功山大道、梦山大道铺设。

规划片区内轨道站点 800m 范围覆盖率约 17.58%。

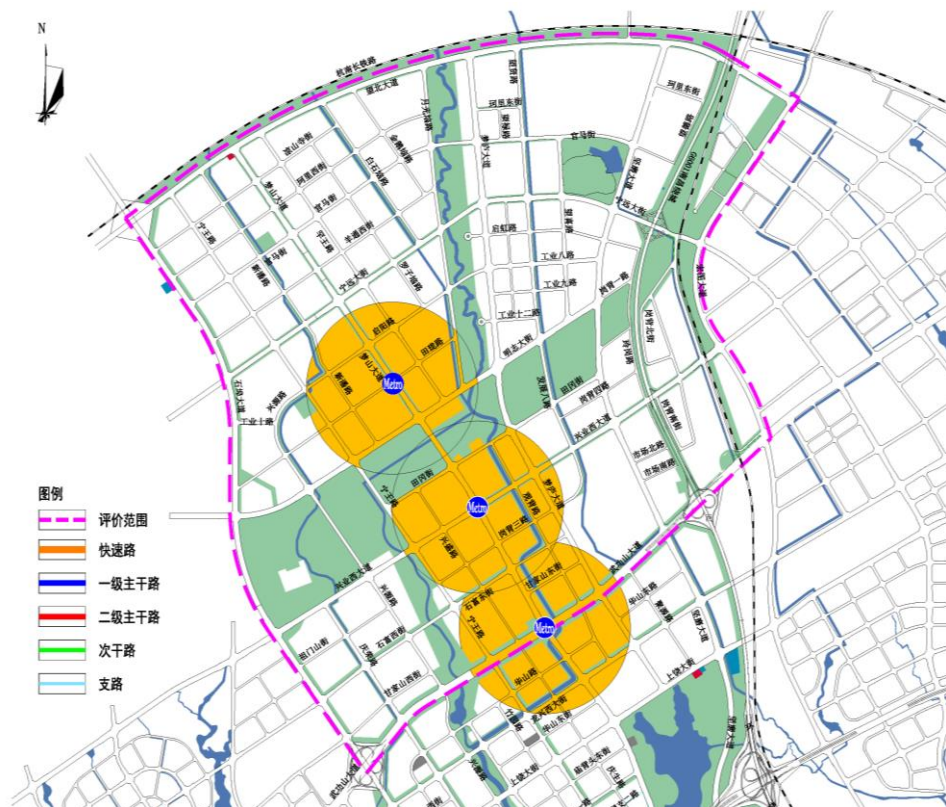


图 6.14 轨道站点服务范围示意图

评价结论：该区域地铁线路已按最新南昌市城市综合交通体系规划方案和城市轨道网络规划方案落实。规划片区内轨道站点 800m 范围覆盖率达到 17.58%，可较好的为周边居民提供便利的轨道交通出行，提高公共交通出行占比，减少小汽车出行，缓解项目周边道路交通压力。但控规方案未考虑轨道交通与常规公交、慢行交通等的衔接。

2、轨道交通优化

《城市综合交通体系规划标准》（GB51328-2018）中提出轨道交通站点规划设置如下原则：

- （1）城市轨道交通应优先与集约型公共交通与步行、自行车交通衔接。
- （2）城市轨道交通站点周边 800m 半径范围内应布设高可达、高服务水平的步行交通网络。
- （3）城市轨道站点非机动车停车场选址宜在站点出入口 50m 内。
- （4）城市轨道交通站点与公交首末站衔接时，站点出入口与首末站的换乘距离不宜大于 100m，与公交停靠站衔接，换乘距离不宜大于 50m。
- （5）城市轨道交通站点衔接换乘设施配置应符合下表规定。

表 6.19 城市轨道站点衔接换乘设施配置

| 站点类型 | | 外围末端型 | 中心型 | 一般型 |
|--------|----------|-------|-----|-----|
| 换乘设施类型 | 非机动车停车场 | 应配备 | 宜配备 | 应配备 |
| | 公交停靠站 | 应配备 | 应配备 | 应配备 |
| | 公交首末站 | 应配备 | 宜配备 | 宜配备 |
| | 出租车上落客点 | 应配备 | 宜配备 | 宜配备 |
| | 出租车蓄车区 | 宜配备 | — | — |
| | 社会车辆上落客点 | 应配备 | 宜配备 | 宜配备 |
| | 社会车辆停车场 | 宜配备 | — | — |

鉴于上述，对该项目轨道交通提出以下优化建议：

- （1）建议轨道交通规划线路经过地带，线路以道路中心线为基线的，两侧各 60 米为轨道交通控制线，控制线以内的建设应与轨道交通建设部门协调，当轨道线路偏离道路以外地段，轨道交通控制线应经专项研究确定。
- （2）建议轨道站与沿线用地协调建设，区域内形成轨道与用地互相支撑的 TOD 模式，站点周围形成便捷的慢行网络、丰富的商业业态、融洽的城市氛围。

(3) 建议对规划的轨道站点周边增加交通换乘设施，如非机动车停车场、公交停靠站、公交首末站、出租车上落客点、社会车辆上落客点等，有条件的话可以增设社会车辆停车场等，并满足换乘距离要求。

(4) 建议增加共享非机动车租赁点，以保证慢行交通与轨道站点的衔接；

(5) 随着规划轨道线网的实施，建议同步调整公交线路。

6.3.2 常规公交评价及优化

1、常规公交评价

(1) 公交场站

根据控规资料，区域内拟定规划有 1 处公交枢纽站，设于兴业中大道与兴源路交叉口东北角，占地 8302.74m²。规划设有 3 处公交首末站，总占地约 28519.54 m²，单个首末站分别占地 17263.73m²，5762.45m²，5493.36m²。

表 6.20 交通场站信息一览表

| 交通场站设施编号 | 所处地块编号 | 用地面积(m ²) | 功能 | 位置 |
|----------|----------|-----------------------|-------|----------------------------|
| 1 | WCQ101 | 17263.73 | 公交首末站 | 宁王路以西、宁远大街以北、石埠大道以东、羊通西街以南 |
| 2 | WCQ105-A | 5762.45 | 公交首末站 | 罕王路以西、田珑路以北、梦山大道以东、启阳路以南 |
| 3 | WCQ205-A | 5493.36 | 公交首末站 | 梦山大道以西、石富街以北、兴盛路以东、岗背三路以南 |
| 4 | WCQ201-B | 8302.74 | 公交枢纽站 | 罕王路以西、兴业西大道以北、兴源路以东、明志大街以南 |
| 合计 | | 36822.28 | / | / |

1) 建设规模评价

用地规模：评价范围内规划设置 4 处公交场站，总占地约 3.68 万 m²，单个首末站分别占地 17263.73m²，5762.45m²，5493.36m² 和 8302.74m²，根据《GBT 51328-2018 城市综合交通体系规划标准》规定，城市公共汽电车场站总用地规模应根据城市公共汽电车车辆发展的规模和要求确定，场站用地总面积按照每标台

150m²~200m²控制。评价区域内人口数为 12.6 万人，应配备 126 标台公交车，每标台公交车按 150m²~200m²控制，场地用地总面积应为 1.89 万 m²~2.52 万 m²，评价范围内规划公交首末站总占地 3.68 万 m²，满足规范要求。

《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》规定，首末站用地不宜小于 1000m²，规划满足规范要求。根据《公交首末站建设标准（试行）》规定，每处公交首末站的最小用地面积不得小于 1000m²，最大用地面积不宜大于 5000m²；规划的一处公交首末站（所处地块为 WCQ101）用地面积达到 17264m²，单个首末站规划用地过大，不满足规范要求，建议适度调整该公交首末站用地规模。

2) 布局及位置布设评价

✓首末站应该选择在紧靠客流集散点和道路客流主要方向的同侧，符合规范要求。

✓应临近城市公共客运交通走廊，且应便于与其他客运交通方式换乘：评价范围内有 2 个首末站设置在拟规划轨道站点旁，符合规范要求。

✓宜设置在居住区、商业区或文体中心等主要客流集散点附近：评价范围内有 1 个首末站设置在规划商住用地旁，符合规范要求。

✓0.7 万人~3 万人的居住小区宜设置首末站，3 万人以上的居住群应设置首末站。梦山街道（居住区）规划居住 3.4 万人，未规划设置首末站，不满足规范要求。

✓根据《GBT 51328-2018 城市综合交通体系规划标准》规定，城市轨道交通站点与公交首末站衔接时，站点出入口与首末站的换乘距离不宜大于 100m。

评价结论：规划的 4 处公交场站均临近城市公共客运交通走廊，布设在居住区、商业区或文体中心等主要客流集散点附近，布局合理。但地处 WCQ101 地块

的单个首末站规划用地过大，不满足规范要求，建议适度调整该公交首末站用地规模。同时梦山街道（居住区）未设置首末站，为满足该居住区公交出行需求，建议增设 1 处约 2000m² 公交场站。轨道站点周边应配置一定规模公交首末站，但由于区域内规划轨道线网尚未明确，因此先不作考虑。

（2）公交专用道

根据控规方案，规划片区内未布设公交专用道，需进一步优化。

（3）公交线路、公交站点

根据控规方案，规划片区内未对公交线路、公交站点进行详细的布设，有待进一步完善。

2、常规公交优化

（1）公交场站优化建议

建议适度调整地处 WCQ101 地块的单个首末站用地规模过大，建议减少的面积用于新增规划的社会停车场、非机动车停车场。同时梦山街道（居住区）未设置首末站，为满足该居住区公交出行需求，建议增设 1 处约 2000m² 公交场站。

表 6.21 建议新增公交场站建议表

| 序号 | 地块编号 | 用地性质 | 用地面积 | 服务范围内用地性质 | 措施 |
|-----------|----------|-------|-----------------------|-----------------|---|
| 新增公交首末站 1 | WCQ102-F | 公交首末站 | 约 2000 m ² | 居住用地，中小学、周边工业用地 | 新增措施：利用 WCQ102-F 地块规划的街道中心用地，新增一处用地面积约 2000 m ² 公交首末站。 |
| 调整公交首末站 | WCQ101 | 公交首末站 | -- | 商业用地，周边一类工业用地 | 调整措施：减少一处位于 WCQ101 的公交首末站面积，减少的面积用于新增规划的社会停车场、非机动车停车场。 |



图 6.15 调整后公交站场示意图

(2) 公交走廊规划优化建议

根据上位规划及相关控规资料，在评价区域内构建以常规公交为主体、轨道为支撑，特色公交为辅助等多层次公交体系，以对外“城市轨道交通+公交”为骨架，结合规划区内部主、次客流廊道布局普通干线公交及常规公交。《南昌市望城新区控制性详细规划（修编）》中提出规划 3 条干线公交线路（梦山大道、兴业西大道及武功山大道），及 1 条普通公交线路（宁王路）。

结合不同层级城市公共汽电车线路功能服务要求，考虑评价范围内规划道路断面条件以及公交出行需求，建议将梦庐大道和宁远大街调整为普通公交走廊，规划公交走廊由“3 干线+1 普通”规划公交线网调整为 3 干线+3 普通”规划公交走廊，即 3 条干线公交走廊为：梦山大道、兴业西大道及武功山大道，3 条普通公交走廊为：梦庐大道、宁远大街及宁王路。

表 6.22 不同层级城市公共汽电车线路功能服务要求

| 线路层级 | 干线 | 普线 | 支线 |
|---------------|-----------------|-----------------------|-----------------|
| 线路功能 | 沿客流走廊，串联主要客流集散点 | 大城市分区内部线路或中小城市内部的主要线路 | 深入社区内部是干线或普线的补充 |
| 运送速度 | ≥ 20 | ≥ 15 | — |
| 单向客运能力(千人次/h) | 5—15 | 2—5 | < 2 |
| 高峰期发车间隔(min) | < 5 | < 10 | 与干线协调 |



图 6.16 调整后公交走廊示意图

(3) 公交中途站优化建议

根据上位规划及相关控规资料，结合规划区内部主、次客流廊道布局普通干线公交及常规公交，结合轨道交通规划，并按照《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》等相关规范标准对评价范围内的中途站进行布设，如下图所示。

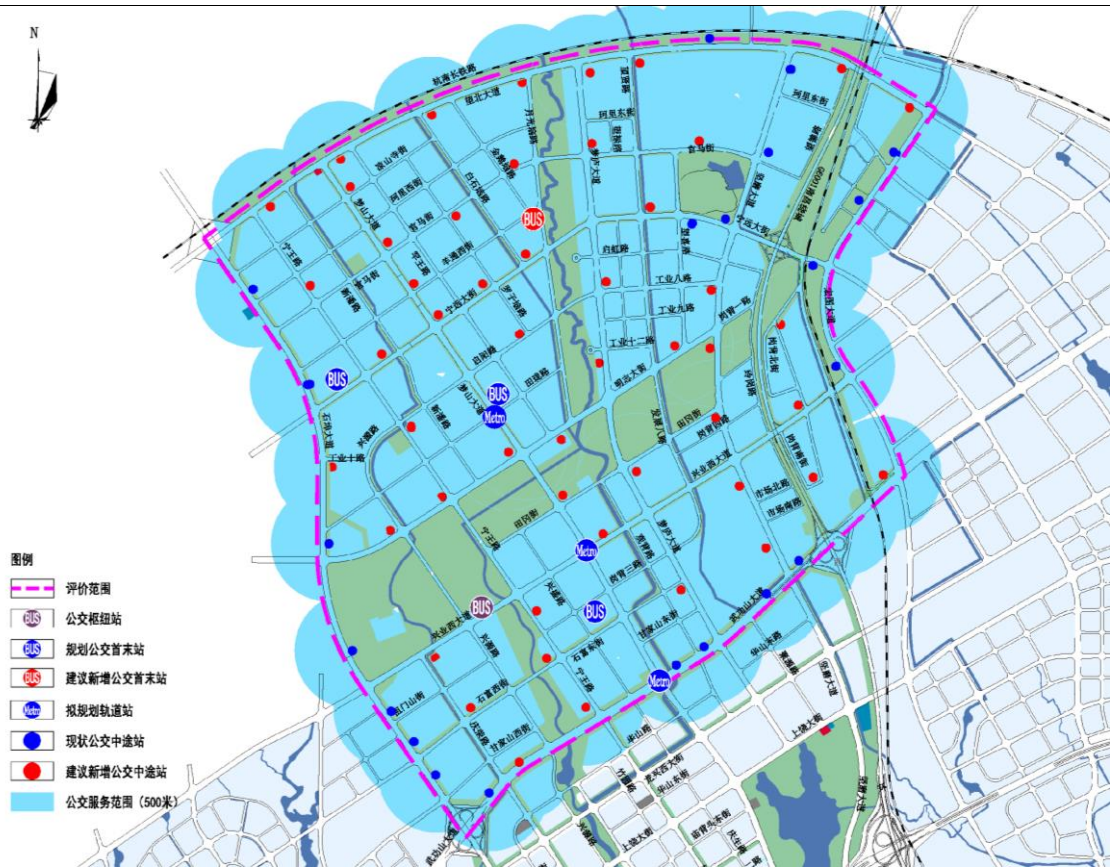


图 6.17 调整后中途站点优化建议图

此次优化建议提出区域内将规划 53 个中途站点，主要沿望北大道、梦山大道、武功山大道等主、次客流廊道进行布设，中途站点建议采用港湾式布设形式。调整后公交站点 300m 覆盖率超 90% 的要求，具体布设道路如下表所示。

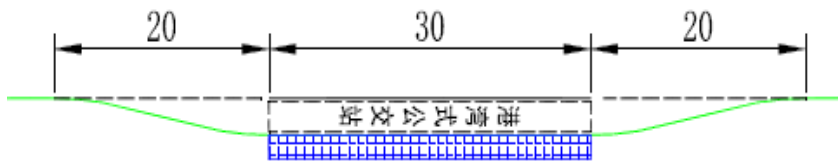


图 6.18 港湾式公交站台示意图

表 6.23 中途站点优化建议布设一览表

| 道路名称 | 道路等级 | 建议布设数量 | 建议布设形式 | 现状中途站数量 | 合计站点数量（含现状） |
|-------|------|--------|--------|---------|-------------|
| 梦山大道 | 主干路 | 4 | 港湾式 | 0 | 4 |
| 武功山大道 | 主干路 | 3 | 港湾式 | 5 | 8 |
| 坚磨大道 | 主干路 | 5 | 港湾式 | 2 | 7 |
| 望北大道 | 主干路 | 8 | 港湾式 | 1 | 9 |
| 宁远大街 | 主干路 | 5 | 港湾式 | 3 | 8 |

| 道路名称 | 道路等级 | 建议布设数量 | 建议布设形式 | 现状中途站数量 | 合计站点数量(含现状) |
|-------|------|--------|--------|---------|-------------|
| 明志大街 | 主干路 | 5 | 港湾式 | 0 | 5 |
| 梦庐大道 | 主干路 | 5 | 港湾式 | 0 | 5 |
| 兴业西大道 | 主干路 | 5 | 港湾式 | 0 | 5 |
| 石埠大道 | 主干路 | 1 | 港湾式 | 7 | 8 |
| 宏图大道 | 主干路 | 0 | 港湾式 | 3 | 3 |
| 官马街 | 次干路 | 3 | 港湾式 | 0 | 3 |
| 宁王路 | 次干路 | 5 | 港湾式 | 0 | 5 |
| 启阳路 | 次干路 | 1 | 港湾式 | 0 | 1 |
| 庆荣路 | 次干路 | 1 | 港湾式 | 0 | 1 |
| 岗背北街 | 支路 | 1 | 港湾式 | 0 | 1 |
| 岗背南街 | 支路 | 1 | 港湾式 | 0 | 1 |
| 合计 | | 53 | / | 21 | 74 |

6.4 静态交通评价及优化

6.4.1 社会停车场评价

控规资料提出评价范围内规划一处社会停车场，位于梦山大道—岗背三路交叉口附近，规划用地面积为 4681m²。

表 6.24 规划的社会停车场信息统计表

| 地块编号 | 用地性质 | 用地面积 | 可建泊位 | 服务范围内用地性质 | 与交叉口距离 |
|------------|---------|---------------------|---------|--------------------------|--|
| WCQ205-A06 | 社会停车场用地 | 4681 m ² | 156-188 | 行政办公用地，居住用地，中小学用地，一类工业用地 | 距离梦山大道—岗背三路交叉口最小净距离为 120m，距离兴盛路—岗背三路交叉口最小净距离为 125m |

1、用地规模评价

评价区域内用地功能主要为二类工业用地及一类工业用地，货车停放需求主要由地块自身配建泊位来满足，小汽车停放需求可结合公共停车场、路内停车及地块自身配建泊位来满足。评价范围内共设置 1 个社会停车场，占地规模为 4681m²。根据区域静态交通需求预测，评价范围内社会停车场占地规模需求为 3.12 万 m²，因此社会停车场不能满足片区社会停车使用需求。

2、社会停车场设施布局评价

评价范围内共设置 1 个社会停车场，位于岗背三路，梦山大道-兴盛路之间，其服务半径覆盖南侧行政办公用地，二类居住用地，西侧为中小学用地，北侧为二类居住用地，东侧一类工业用地，该停车场靠近客流集中的办公区、居住区等，因此该社会停车场选址合理。

3、泊位规模评价

评价范围内共设置 1 个社会停车场，占地规模为 4681m²，可建设 156-188 个标准泊位，根据《城市停车设施规划导则》：公共停车场规模一般不宜大于 300 泊位，服务半径不宜大于 300m。因此该社会停车场泊位规模合理。

4、出入口与道路交叉口距离评价

评价范围内共设置 1 个社会停车场，其可开口位置距离梦山大道——岗背三路交叉口最小净距离为 120m，距离兴盛路——岗背三路交叉口最小净距离为 125m，根据《南昌市建设项目交通影响评价技术导则》：8.5.2 节指出，开设在支路上的基地出入口净距，在地块条件容许的情况下，宜大于 30 米，满足规范要求。

评价结论：根据静态交通需求，该区域未来年公共停车场需求约为 3.12 万 m²，区域内规划社会停车场规模不足，已规划的社会停车场规模及选址合理，建议新增 3 处社会停车场（两处为地下停车场，一处为地上停车场，每处约 9000 平方米，具体位置见 6.4.3 小节），以满足片区社会停车场需求。

6.4.2 配建停车场评价

1、停车配建标准

开发建设项目应根据用地性质配置适量的机动车停车泊位，并与主体工程同

时设计、同时施工、同时使用。建筑物在改建、扩建和新建时，必须配建停车场（库），原建筑配建不足的，应在改、扩建的同时补建不足的停车位；路边停车根据条件设置，尽量不设路边停车带。地面停车场各停车泊位面积为 25~30 m²，停车楼和地下停车库各停车泊位面积为 30~40 m²。建议区域建筑物停车配建标准按照《南昌市建设项目停车配建标准（2017 版）》。

2、特殊停车配建

建设项目除需配建标准车位以外，根据不同的建设性质，还需设置无障碍车位、装卸货车位、大客车车位、出租车及救护车泊位等特殊停车泊位。无障碍机动车泊位根据《无障碍设计规范》（GB50763-2012）规定设置。

3、机械式车位布置规定

当地下停车库少于两层时，原则上不得设置机械式停车场。因用地条件限制，当地下车库达到两层时（每层地下室的不计容积率面积应不小于总用地面积的 65%，若因地铁等市政基础设施建设地下空间使用受限的，总用地面积可做相应折减。）仍无法满足配建指标要求的，可设置机械式立体停车，机械式停车位按其车位数的 90% 计入总停车数。

评价结论：由于区域内整体处于待开发阶段，地块停车配建参照相关标准执行。

6.4.3 静态交通优化

根据预测，评价范围内社会停车场总需求约为 3.12 万 m²，主要服务于商业区、办公区、医院、体育场馆、旅游风景区及停车供需矛盾突出的居住区，根据规划，评价范围内共设置 1 个公共停车场，占地规模约 4700m²，不能满足片区公共停车

使用需求。建议结合客流集中的办公区、居住区等补充至少 2.65 万 m² 社会停车场，单个社会停车场建设泊位不超过 300 个，占地不超过 9000m²。

表 6.25 建议新增社会停车场规划建议表

| 序号 | 地块编号 | 用地性质 | 用地面积 | 可建泊位 | 服务范围内用地性质 | 优化措施 |
|-----------|--------------------|---------|-----------------------|-----------|--------------------------|--|
| 新增公共停车场 1 | 紧邻 WCQ102F 地块的右侧绿地 | 社会停车场用地 | 约 2000 m ² | 不超过 300 个 | 居住用地，中小学用地，一类工业用地 | 新增措施：利用紧邻 WCQ102F 地块的右侧绿地，新增约一处约 9000 m ² 地下社会公共停车场。 |
| 新增公共停车场 2 | WCQ101 | 社会停车场用地 | 约 2000 m ² | 不超过 300 个 | 商业用地，周边一类工业用地 | 新增措施：利用 WCQ101 地块规划的一处 17263.73 m ² 的公交首末站，新增一处约 9000 m ² 地面社会公共停车场。 |
| 新增公共停车场 3 | WCQ203 地块的绿地 | 社会停车场用地 | 约 2000 m ² | 不超过 300 个 | 居住用地，一类工业用地，二类工业用地，中小学用地 | 新增措施：利用 WCQ203 地块的绿地，新增约一处 9000 m ² 地下社会公共停车场。 |

调整后评价范围内社会停车场规划布局示意图如下图所示：



图 6.19 调整后社会停车场布局示意图

6.5 慢行交通系统评价及优化

6.5.1 步行交通系统评价

1、人行道网络密度评价

控规提出在区域内城市道路各等级道路规划均设有两侧人行道，且在交叉口处均设有平面过街设施。经测算，评价范围内步行设施网络密度为 10.1km/km²，根据《城市综合交通体系规划标准（GBT51328-2018）》其他地区各类步行设施网络密度不应低于 8km/km²，满足规范要求。

表 6.26 步行交通系统规范值统计表

| 规范名称 | 步行道密度 | 步行道间距 |
|-----------------------------|--------------------------|----------|
| 城市综合交通体系规划标准（GBT51328-2018） | ≥8km/k m ² | — |
| 城市步行和自行车交通系统规划设计导则 | 6-10 km/k m ² | 200-300m |

2、人行道宽度评价

根据《城市综合交通体系规划标准（GBT51328-2018）》人行道最小宽度不应小于 2.0m，且应与车行道之间设置物理隔离。根据各道路规划横断面梳理，目前规划道路步行通道宽度均大于 2.0m，规划人行道条件良好，满足规范要求。

表 6.27 评价范围内道路人行道信息一览表

| 序号 | 道路名称 | 道路等级 | 规划单向人行道宽度 (m) | 规划单向人行道宽度是否满足规范 | 序号 | 道路名称 | 道路等级 | 规划单向人行道宽度 (m) | 规划单向人行道宽度是否满足规范 |
|----|-------|------|---------------|-----------------|----|------------|------|---------------|-----------------|
| 1 | 望北大道 | 主干路 | 3 | 是 | 28 | 同达路 | 次干路 | 5 | 是 |
| 2 | 武功山大道 | 主干路 | 4.5 | 是 | 29 | 36m 次干路 | 次干路 | 4.5 | 是 |
| 3 | 抚州大街 | 主干路 | 7.5 | 是 | 30 | 其他 30m 次干路 | 次干路 | 5 | 是 |
| 4 | 石埠大道 | 主干路 | 3 | 是 | 31 | 凉山寺街 | 支路 | 5 | 是 |
| 5 | 宁远大街 | 主干路 | 4 | 是 | 32 | 珂里西街 | 支路 | 5 | 是 |
| 6 | | | 4 | 是 | 33 | 羊通西街 | 支路 | 5 | 是 |
| 7 | 明志大街 | 主干路 | 3 | 是 | 34 | 田珑路 | 支路 | 5 | 是 |
| 8 | 兴业西大道 | 主干路 | 3 | 是 | 35 | 岗背三路 | 支路 | 4 | 是 |
| 9 | 上饶大街 | 主干路 | 4.5 | 是 | 36 | 祖门山街 | 支路 | 4 | 是 |
| 10 | 宜春大街 | 主干路 | 4.5 | 是 | 37 | 洋湖支二路 | 支路 | 4 | 是 |
| 11 | 龙兴西大街 | 主干路 | 4.5 | 是 | 38 | 洋湖二路 | 支路 | 4 | 是 |
| 12 | 梦山大道 | 主干路 | 4.5 | 是 | 39 | 洋湖支三路 | 支路 | 4 | 是 |

| 序号 | 道路名称 | 道路等级 | 规划单向人行道宽度 (m) | 规划单向人行道宽度是否满足规范 | 序号 | 道路名称 | 道路等级 | 规划单向人行道宽度 (m) | 规划单向人行道宽度是否满足规范 |
|----|-------|------|---------------|-----------------|----|-----------|------|---------------|-----------------|
| 13 | 坚磨大道 | 主干路 | 3 | 是 | 40 | 罗子涵路 | 支路 | 5 | 是 |
| 14 | 官马街 | 次干路 | 3 | 是 | 41 | 金鹅涵路 | 支路 | 5 | 是 |
| 15 | | | 3 | 是 | 42 | | 支路 | 5 | 是 |
| 16 | 望贤路 | 次干路 | 5 | 是 | 43 | 白石涵路 | 支路 | 5 | 是 |
| 17 | 启阳路 | 次干路 | 5 | 是 | 44 | 月光涵路 | 支路 | 5 | 是 |
| 18 | 田冈街 | 次干路 | 5 | 是 | 45 | 望喜路 | 支路 | 3 | 是 |
| 19 | 石富西街 | 次干路 | 3.5 | 是 | 46 | 兴源路 | 支路 | 5 | 是 |
| 20 | 龙兴西大街 | 次干路 | 4.5 | 是 | 47 | | 支路 | 4 | 是 |
| 21 | 梦庐大道 | 次干路 | 4.5 | 是 | 48 | 兴盛路 | 支路 | 4 | 是 |
| 22 | 洋湖一路 | 次干路 | 5 | 是 | 49 | 观背路 | 支路 | 5 | 是 |
| 23 | 庆荣路 | 次干路 | 4.5 | 是 | 50 | 庆生路 | 支路 | 4 | 是 |
| 24 | 鲁田路 | 次干路 | 5 | 是 | 51 | 其他 30m 支路 | 支路 | 5 | 是 |
| 25 | 宁王路 | 次干路 | 4.5 | 是 | 52 | 其他 24m 支路 | 支路 | 5 | 是 |
| 26 | 罕王路 | 次干路 | 5 | 是 | 53 | 其他 20m 支路 | 支路 | 4 | 是 |
| 27 | | | 5 | 是 | 54 | 其他 18m 支路 | 支路 | 3 | 是 |

3、人行过街设施评价

根据《城市道路交通设施设计规范 GB50688-2011》(2019 年版)规定,人行过街设施的设置应符合下列规定:

✓道路交叉口均应设置人行过街设施,道路路段应结合道路等级、路段长度及行人过街需求设置人行过街设施;

✓快速路和主干路上人行过街设施的间距宜为 300m~500m,次干路上人行过街设施的间距宜为 150m~300m;

✓交通枢纽、商业区、大型体育场馆等人流量密集地点,应设置相应的过街设施;

✓城市快速路过街设施应采用立体过街方式。其他城市道路以平面过街方式为主,立体方式为辅,且应优先考虑人行地面过街;

✓人行天桥和地道应与路侧人行系统相连接,形成连续的人行通道;其通行

能力须满足该地点行人过街需求；

✓在商业区、交通枢纽等人车密集地点，宜结合建筑物内部人行通道设置连续的立体过街设施，形成地下或空中人行连廊。

根据《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》，过街设施的间距应符合下表要求。评价区域属于步行 III 类区，地处城市外围区域、工业区，人流活动较少，因此规划区域内步道均为三级步道，过街设施间距推荐值为 400-600m。控规方案中对过街设施未做明确说明。规划片区未对过街设施做明确的要求，需进一步优化。

表 6.28 过街设施间距推荐指标（单位：m）

| | 步行 I 类分区 | 步行 II 类分区 | 步行 III 类分区 |
|-------|----------|-----------|------------|
| 一级步行道 | 130-200 | 200-250 | 250-300 |
| 二级步行道 | 150-200 | 200-300 | 300-400 |
| 三级步行道 | 200-250 | 250-400 | 400-600 |

评价结论：评价范围内步行交通满足连续、便捷、安全的发展需求。步行设施网络密度合理，规划道路步行通道宽度均大于 2.0m，规划片区未对过街设施做明确的要求，需进一步优化。

6.5.2 非机动车交通方案评价

1、非机动车车道布局评价

控规提出在区域内城市道路各等级道路规划均设有两侧非机动车车道，经测算，评价范围内非机动车车道网络密度为 10.1km/km²，根据《城市综合交通体系规划标准（GBT 51328-2018）》其他地区各类步行设施网络密度不应低于 8km/km²，满足规范要求。

表 6.29 非机动车交通系统规范值统计表

| 规范名称 | 非机动车道密度 | 非机动车道间距 |
|---------------------------------|--------------------------------|----------|
| 城市综合交通体系规划标准 (GBT51328-2018) | $\geq 8\text{km}/\text{k m}^2$ | — |
| 城市步行和自行车交通系统规划设计导则 | 5-8 $\text{km}/\text{k m}^2$ | 250-400m |

2、非机动车车道宽度评价

根据《城市综合交通体系规划标准（GBT 51328-2018）》非机动车最小宽度不应小于 2.5m，且应与车行道之间设置物理隔离。根据各道路规划横断面梳理，规划的非机动车车道宽度均大于 2.5m，但在部分次干路上存在机非混行，如望贤路、启阳路等。

表 6.30 评价范围内道路非机动车道信息一览表

| 序号 | 道路名称 | 道路等级 | 规划单向非机动车宽度 (m) | 规划单向非机动车宽度是否满足规范 |
|----|-------|------|----------------|------------------|
| 1 | 望北大道 | 主干路 | 4.5 | 是 |
| 2 | 武功山大道 | 主干路 | 3.5 | 是 |
| 3 | 抚州大街 | 主干路 | 3.5 | 是 |
| 4 | 石埠大道 | 主干路 | 3.25 | 是 |
| 5 | 宁远大街 | 主干路 | 3.5 | 是 |
| 6 | | | 3.5 | 是 |
| 7 | 明志大街 | 主干路 | 4.5 | 是 |
| 8 | 兴业西大道 | 主干路 | 4.5 | 是 |
| 9 | 上饶大街 | 主干路 | 4.5 | 是 |
| 10 | 宜春大街 | 主干路 | 4.5 | 是 |
| 11 | 龙兴西大街 | 主干路 | 3.5 | 是 |
| 12 | 梦山大道 | 主干路 | 4.5 | 是 |
| 13 | 坚磨大道 | 主干路 | 4.5 | 是 |
| 14 | 官马街 | 次干路 | 3.5 | 是 |
| 15 | | | 3.5 | 是 |
| 16 | 望贤路 | 次干路 | 机非混行 | 否 |
| 17 | 启阳路 | 次干路 | 机非混行 | 否 |
| 18 | 田冈街 | 次干路 | 机非混行 | 否 |
| 19 | 石富西街 | 次干路 | 3.5 | 是 |
| 20 | 龙兴西大街 | 次干路 | 3.5 | 是 |
| 21 | 梦庐大道 | 次干路 | 3.5 | 是 |
| 22 | 洋湖一路 | 次干路 | 机非混行 | 否 |
| 23 | 庆荣路 | 次干路 | 3.5 | 是 |
| 24 | 鲁田路 | 次干路 | 机非混行 | 否 |
| 25 | 宁王路 | 次干路 | 3.5 | 是 |

| 序号 | 道路名称 | 道路等级 | 规划单向非机动车宽度 (m) | 规划单向非机动车宽度是否满足规范 |
|----|------------|------|----------------|------------------|
| 26 | 罕王路 | 次干路 | 机非混行 | 否 |
| 27 | | | 机非混行 | 否 |
| 28 | 同达路 | 次干路 | 机非混行 | 否 |
| 29 | 36m 次干路 | 次干路 | 3.5 | 是 |
| 30 | 其他 30m 次干路 | 次干路 | 机非混行 | 否 |
| 31 | 凉山寺街 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 32 | 珂里西街 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 33 | 羊通西街 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 34 | 田珑路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 35 | 岗背三路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 36 | 祖门山街 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 37 | 洋湖支二路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 38 | 洋湖二路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 39 | 洋湖支三路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 40 | 罗子垆路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 41 | | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 42 | 金鹅垆路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 43 | 白石垆路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 44 | 月光垆路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 45 | 望喜路 | 支路 | 3.5 | 是 |
| 46 | 兴源路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 47 | | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 48 | 兴盛路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 49 | 观背路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 50 | 庆生路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 51 | 其他 30m 支路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 52 | 其他 24m 支路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 53 | 其他 20m 支路 | 支路 | 机非混行 | 是 |
| 54 | 其他 18m 支路 | 支路 | 机非混行 | 是 |

评价结论：评价范围内非机动车交通满足连续、便捷、安全的发展需求。非机动车设施网络密度合理，规划道路非机动车通道宽度均大于 2.5m，但在部分次干路上存在机非混行，如望贤路、启阳路等。同时规划片区未对非机动车停车设施做明确的要求，需进一步优化。

6.5.3 慢行系统量化评价

根据《城市道路工程设计规范（2016 版）》4.4.1 点指出，不受平面交叉口影

响的一条自行车道的路段设计通行能力，当有机非分隔设施时，应取 1600veh/h-1800veh/h；当无分隔时，应取 1400veh/h-1600veh/h。

表 6.31 路段自行车道服务水平分级

| 服务水平 指标 | 一级（自由骑行） | 二级（稳定骑行） | 三级（骑行受限） | 四级（间断骑行） |
|-------------------------|----------|----------|----------|----------|
| 骑行速度（km/h） | >20 | 20-15 | 15-10 | 10-5 |
| 占用道路面积（m ² ） | >7 | 7-5 | 5-3 | <3 |
| 负荷度 | <0.4 | 0.55-0.7 | 0.7-0.85 | >0.85 |

根据《城市道路工程设计规范（2016 版）》4.5.1 点指出，人行设施的基本通行能力和设计通行能力应符合下表的规定。行人较多的重要区域设计通行能力宜采用低值，非重要区域宜采用高值。

表 6.32 人行设施基本通行能力和设计通行能力

| 人行设施类型 | 基本通行能力 | 设计通行能力 |
|-----------------------|--------|-----------|
| 人行道，人（h*m） | 2400 | 1800-2100 |
| 人行横道，人（hg*m） | 2700 | 2000-2400 |
| 人行天桥，人（h*m） | 2400 | 1800-2000 |
| 人行地道，人（h*m） | 2400 | 1440-1640 |
| 车站码头的人行天桥、人行地道，人（h*m） | 1850 | 1400 |

根据《城市道路工程设计规范（2016 版）》4.5.2 点指出，人行道服务水平分级应符合下表的规定，设计时宜采用三级服务水平。

表 6.33 人行道服务水平分级

| 服务水平 指标 | 一级 | 二级 | 三级 | 四级 |
|-------------------------|------|---------|---------|------|
| 人均占用面积（m ² ） | >2.0 | 1.2-2.0 | 0.5-1.2 | <0.5 |
| 人均纵向间距（m） | >2.5 | 1.8-2.5 | 1.4-1.8 | <1.4 |
| 人均横向间距（m） | >1 | 0.8-1.0 | 0.7-0.8 | <0.7 |
| 步行速度（m/s） | >1.1 | 1.0-1.1 | 0.8-1.0 | <0.8 |
| 最大服务交通量[人/（h*m）] | 1580 | 2500 | 2940 | 3600 |

为了更好的分析未来年评价区域内用地建成投入使用后，对周边的慢行系统的影响，结合交通需求预测，对研究区域内的干路慢行系统进行量化评价分析。

表 6.34 2025 年慢行系统运行情况评价

| 道路名称 | 非机动车道 | | | | | 人行道 | | | |
|-------|-----------|------------------|---------------|----------|----------|---------|---------------|------------|---------|
| | 非机动车道宽度/m | 非机动车道通行能力(veh/h) | 非机动车流量(veh/h) | 非机动车道负荷度 | 非机动车服务水平 | 人行道宽度/m | 人行道道通行能力(h*m) | 人行道流量(人/h) | 人行道服务水平 |
| 望北大道 | 4.5 | 7200 | 864 | 0.12 | 一级 | 3 | 6000 | 536 | 一级 |
| 宁远大街 | 3.5 | 5600 | 896 | 0.16 | 一级 | 4 | 8000 | 786 | 一级 |
| 明志大街 | 4.5 | 7200 | 1080 | 0.15 | 一级 | 3 | 6000 | 796 | 一级 |
| 兴业西大道 | 4.5 | 7200 | 1152 | 0.16 | 一级 | 3 | 6000 | 968 | 一级 |
| 武功山大道 | 3.5 | 5600 | 1400 | 0.25 | 一级 | 4.5 | 9000 | 1056 | 一级 |
| 石埠大道 | 3.25 | 5200 | 520 | 0.1 | 一级 | 3 | 6000 | 532 | 一级 |
| 梦山大道 | 4.5 | 7200 | 864 | 0.12 | 一级 | 4.5 | 9000 | 698 | 一级 |
| 梦庐大道 | 3.5 | 5600 | 728 | 0.13 | 一级 | 3 | 6000 | 712 | 一级 |
| 坚磨大道 | 4.5 | 7200 | 1008 | 0.14 | 一级 | 3 | 6000 | 745 | 一级 |
| 宏图大道 | 2.5 | 3500 | 455 | 0.13 | 一级 | 5 | 10000 | 635 | 一级 |
| 罕王路 | 2.5 | 3500 | 385 | 0.11 | 一级 | 5 | 10000 | 685 | 一级 |
| 望贤路 | 3.5 | 5600 | 672 | 0.12 | 一级 | 5 | 10000 | 989 | 一级 |
| 官马街 | 3.5 | 5600 | 728 | 0.13 | 一级 | 3 | 6000 | 975 | 一级 |
| 启阳街 | 2.5 | 3500 | 420 | 0.12 | 一级 | 5 | 10000 | 685 | 一级 |
| 工业八路 | 3.5 | 5600 | 840 | 0.15 | 一级 | 4.5 | 9000 | 688 | 一级 |
| 田岗街 | 2.5 | 3500 | 455 | 0.13 | 一级 | 5 | 10000 | 783 | 一级 |
| 发展八路 | 3.5 | 5600 | 616 | 0.11 | 一级 | 5 | 10000 | 742 | 一级 |

表 6.35 2035 年慢行系统运行情况分析

| 道路名称 | 非机动车道 | | | | | 人行道 | | | |
|-------|-----------|------------------|---------------|----------|----------|---------|---------------|------------|---------|
| | 非机动车道宽度/m | 非机动车道通行能力(veh/h) | 非机动车流量(veh/h) | 非机动车道负荷度 | 非机动车服务水平 | 人行道宽度/m | 人行道道通行能力(h*m) | 人行道流量(人/h) | 人行道服务水平 |
| 望北大道 | 4.5 | 7200 | 1642 | 0.23 | 一级 | 3 | 6000 | 965 | 一级 |
| 宁远大街 | 3.5 | 5600 | 1702 | 0.30 | 一级 | 4 | 8000 | 1415 | 一级 |
| 明志大街 | 4.5 | 7200 | 2052 | 0.29 | 一级 | 3 | 6000 | 1433 | 一级 |
| 兴业西大道 | 4.5 | 7200 | 2189 | 0.30 | 一级 | 3 | 6000 | 1742 | 二级 |
| 武功山大道 | 3.5 | 5600 | 2660 | 0.48 | 二级 | 4.5 | 9000 | 1901 | 二级 |
| 石埠大道 | 3.25 | 5200 | 988 | 0.19 | 一级 | 3 | 6000 | 958 | 一级 |
| 梦山大道 | 4.5 | 7200 | 1642 | 0.23 | 一级 | 4.5 | 9000 | 1256 | 一级 |
| 梦庐大道 | 3.5 | 5600 | 1383 | 0.25 | 一级 | 3 | 6000 | 1282 | 一级 |
| 坚磨大道 | 4.5 | 7200 | 1915 | 0.27 | 一级 | 3 | 6000 | 1341 | 一级 |
| 宏图大道 | 2.5 | 3500 | 865 | 0.25 | 一级 | 5 | 10000 | 1143 | 一级 |
| 宁王路 | 3.5 | 5600 | 732 | 0.13 | 一级 | 4.5 | 9000 | 1233 | 一级 |
| 罕王路 | 2.5 | 3500 | 1277 | 0.36 | 一级 | 5 | 10000 | 1780 | 二级 |
| 望贤路 | 3.5 | 5600 | 1383 | 0.25 | 一级 | 5 | 10000 | 1755 | 二级 |
| 官马街 | 3.5 | 5600 | 798 | 0.14 | 一级 | 3 | 6000 | 1233 | 一级 |

| 道路名称 | 非机动车道 | | | | | 人行道 | | | |
|------|-----------|------------------|---------------|----------|----------|---------|---------------|------------|---------|
| | 非机动车道宽度/m | 非机动车道通行能力(veh/h) | 非机动车流量(veh/h) | 非机动车道负荷度 | 非机动车服务水平 | 人行道宽度/m | 人行道道通行能力(h*m) | 人行道流量(人/h) | 人行道服务水平 |
| 启阳街 | 2.5 | 3500 | 1235 | 0.35 | 一级 | 5 | 10000 | 1238 | 一级 |
| 工业八路 | 3.5 | 5600 | 865 | 0.15 | 一级 | 4.5 | 9000 | 1409 | 一级 |
| 兴源街 | 2.5 | 3500 | 1170 | 0.33 | 一级 | 5 | 10000 | 1336 | 一级 |
| 田岗街 | 2.5 | 3500 | 1268 | 0.36 | 一级 | 5 | 10000 | 1765 | 二级 |
| 石富东街 | 2.5 | 3500 | 1345 | 0.35 | 一级 | 5 | 10000 | 1976 | 二级 |
| 石富西街 | 3.5 | 5600 | 2016 | 0.36 | 一级 | 3.5 | 7000 | 1982 | 二级 |
| 庆荣路 | 3.5 | 4900 | 1764 | 0.36 | 一级 | 4.5 | 9000 | 1978 | 二级 |
| 发展八路 | 3.5 | 5600 | 1400 | 0.25 | 一级 | 5 | 10000 | 1356 | 一级 |

根据评价结果，近期 2025 年慢行系统的运行情况良好，负荷度低，非机动车道服务水平处于一级水平（自由骑行）状态，人行道服务水平处于一级水平；远期 2035 年非机动车道服务水平运行情况良好，非机动车道服务水平处于一级水平（自由骑行）状态，人行道服务水平均在二级以上。

6.5.4 慢行交通方案优化

1、优化过街设施布局，提供安全、有序的过街设施。

参照《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》与《城市道路交通设施设计规范 GB 50688-2011》(2019 年版)对过街设施的设置要求，结合片区内城市道路断面形式，对规划片区内过街设施布局进行优化，建议评价范围内人行过街均利用平面交叉口通行，不增设立体过街设施。具体如下图所示。



图 6.20 慢行过街设施布局示意图

2、进一步优化道路断面形式，改善道路慢行交通设施物理条件。

根据评价，存在部分次干道未建设非机动车专用道，属于机非混行状态。建议针对规划评价范围内望贤路、启阳路、田冈街、洋湖一路、鲁田路、罕王路、同达路等道路非机动车道与机动车车道混行问题进行道路横断面优化。

(1) 同达路：同达路（次干路）规划道路红线宽度为 24m，断面为一块板形式，双向 4 车道，其中人行道宽度为 5m，机动车道宽度为 14m，未设置非机动车道，建议优化断面形式，人行道和非机动车车道宽度按照 2.5m 设计。

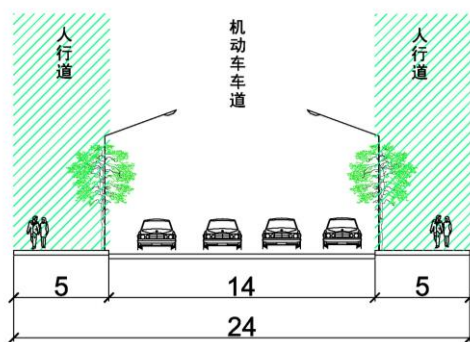


图 6.21 同达路 24m 调整前道路横断面示意图

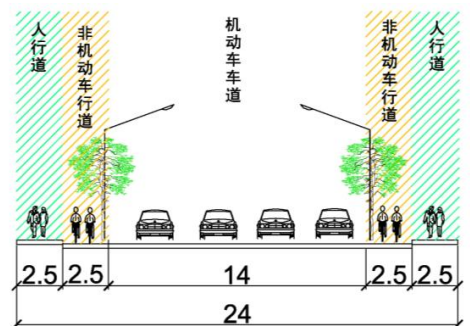


图 6.22 同达路 24m 调整后道路横断面示意图

(2) 望贤路、启阳路、田冈街、洋湖一路、鲁田路、罕王路、同达路及其他 30m 次干路：规划道路红线宽度为 30m，断面为一块板形式，双向 6 车道，其中人行道宽度为 5m，机动车道宽度为 20m，未设置非机动车道，建议优化断面形式，人行道和非机动车车道宽度按照 2.5 m 设计。

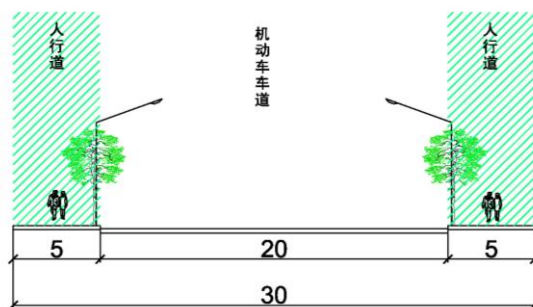


图 6.23 望贤路、启阳路、田冈街、洋湖一路、鲁田路、罕王路、同达路及其他 30m 次干路调整前道路横断面示意图

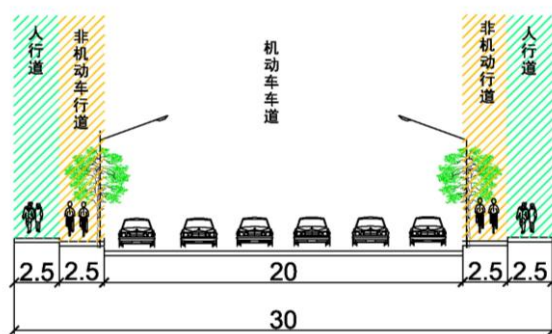


图 6.24 望贤路、启阳路、田冈街、洋湖一路、鲁田路、罕王路、同达路及其他 30m 次干路调整后道路横断面示意图

3、完善非机动车停车场设施。

结合集中商业设施、轨道站点、公交首末站站点设置，建议新增非机动车停车场 8 处，非机动车停车场单个停车位面积按照 1.5-1.8m² 设置。具体如下图所示。



图 6.25 非机动车停车场规划布局示意图

6.6 货运交通评价及优化

6.6.1 货运通道网络评价及优化

1、货运通道网络评价

根据《南昌市望城新区控制性详细规划（修编）》，评价区域规划用地功能以产业功能为主导（工业用地为主），路网交通流中货运交通占比较大。道路系统的建设须充分协调客运与货运、过境与内部交通，道路断面规划及交叉口设计应充分考虑大型货车的通行要求。控规资料提出评价范围内规划货运通道如下：

✓主要货运通道：东西向望北大道、宁远大街、明志大街、武功山大道（石埠大道以西段）；南北向有石埠大道、梦庐大道（明志大街-望北大道）、坚磨大道（明志大街-望北大道）。

✓次要货运通道：东西向为兴业西大道、南北向为梦庐大道（明志大街-兴业西大道）、坚磨大道（明志大街-兴业西大道）。



图 6.26 货运通道规划示意图

按照我国《城市道路交通规划设计规范》的规定，大型工业园区的货运交通道路不得少于两条。货运主要通道通常为高速公路、国道、省道和园区边界道路，货运次要通道为园区内其他大多数主干道。

结合客货运需求预测，根据货运出行分布情况分析，评价区域对外的货运出行占总出行的 93%，其中主要以武功山大道往西方向、南外环、西外环方向为主，分别占外部出行的 24%、24%、23%。区域内部出行偏低占总出行的 7%。研究范围内 2025 年货运主要通过望北大道、宁远大街、明志大街、武功山大道、石埠大道、梦庐大道（明志大街-望北大道）、坚磨大道（明志大街-望北大道）。

评价结论：规划片区内货运廊道结构较为完整，货运通道符合货运需求。

6.6.2 货运通道道路横断面评价及优化

1、货运通道道路横断面评价

根据《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2012）的规定：货运廊道机动车宽度应满足下表要求。

表 6.36 货运廊道一条机动车道最小宽度要求

| 车型及车道类型 | 设计速度 (km/h) | |
|--------------|-------------|------|
| | >60 | ≤60 |
| 大型车或混行车道 (m) | 3.75 | 3.50 |
| 小客车专用车道 (m) | 3.50 | 3.25 |

根据控规方案，各货运廊道机动车道宽度如下表所示，通过对比发现，规划的货运通道机动车车道宽度均可以按照 3.75m 设计，满足货运廊道一条机动车道最小宽度要求。

表 6.37 评价区域货运通道道路横断面评价

| 类别 | 道路名称 | 宽度 | 断面形式 | 车道数 | 机动车车道宽度 | 单条机动车车道宽度 | 评价结果 |
|--------|------|-----|------|-------------------------|------------------------------|-----------|------|
| 货运主要通道 | 石埠大道 | 50m | 四块板 | 主线双向 6 车道， 辅线双向 2 车道 | 主线机动车车道宽度 27m，辅线 7 m | 3.75m | 满足 |
| | 望北大道 | 50m | 四块板 | 双向 6 车道 | 机动车车道宽度 26m(包 含中央绿化带 3 m) | 3.75m | 满足 |
| | 宁远大街 | 45m | 四块板 | 双向 6 车道 | 机动车车道宽度 26m(包 含中央绿化带 3 m) | 3.75m | 满足 |

| 类别 | 道路名称 | 宽度 | 断面形式 | 车道数 | 机动车车道宽度 | 单条机动车车道宽度 | 评价结果 |
|--------|------------------|-----|------|----------------------|--------------------------|-----------|------|
| | 明志大街 | 50m | 四块板 | 双向 6 车道 | 机动车车道宽度 26m(包含中央绿化带 3 m) | 3.75m | 满足 |
| | 梦庐大道(明志大街-望北大道) | 50m | 四块板 | 主线双向 6 车道, 辅线双向 2 车道 | 主线机动车车道宽度 27m, 辅线 7 m | 3.75m | 满足 |
| | 坚磨大道(明志大街-望北大道) | 50m | 四块板 | 双向 6 车道 | 机动车车道宽度 26m(包含中央绿化带 3m) | 3.75m | 满足 |
| | 武功山大道(石埠大道以西) | 81m | 四块板 | 主线双向 6 车道, 辅线双向 4 车道 | 主线单向 11.75 m, 辅线 11m | —— | 满足 |
| 货运次要通道 | 梦庐大道(明志大街-兴业西大道) | 50m | 四块板 | 主线双向 6 车道, 辅线双向 2 车道 | 主线单向 11.5m, 辅线 7m | 3.75m | 满足 |
| | 兴业西大道 | 50m | 四块板 | 主线双向 6 车道, 辅线双向 2 车道 | 主线单向 11.5m, 辅线 7m | 3.75m | 满足 |
| | 坚磨大道(明志大街-兴业西大道) | 50m | 四块板 | 双向 6 车道 | 机动车车道宽度 26m(包含中央绿化带 3m) | 3.75m | 满足 |

2、区域货运通道断面优化

(1) 货运通道车道宽度按 3.75m 设计

通过对工业园区的货运车辆分析，大型货运车占比较大，根据大型货运车的自身尺寸及荷载量，主要的货运通道应该满足大型货运车正常通行，其道路横断面以四幅路和二幅路为主，货车道宽度按 3.75m 设计。

(2) 货运通道横断面优化

1) 主要货运通道道路横断面调整

✓石埠大道（规划为主要货运通道）：控规对机动车车道划分未明确，主线机动车车道宽度 27m（含中央绿化带 4m），辅线 7m，建议主线右侧 2 车道车道宽度按照 3.75m 设计，靠道路中心线的机动车车道按照 3.5m 设计。辅道机动车宽度按照 3.75m 设计。调整后道路横断面见下图所示：

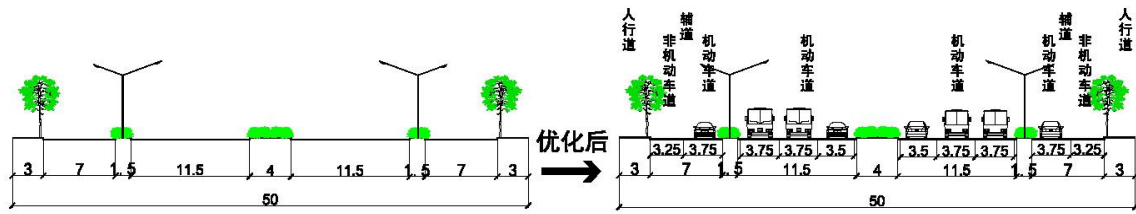


图 6.27 石埠大道货运通道道路横断面优化调整后示意图

✓宁远大街（规划为主要货运通道）：控规对机动车车道划分未明确，机动车车道宽度 26m（包含中央绿化带 3m），建议右侧 2 车道车道宽度按照 3.75m 设计，靠道路中心线的机动车车道按照 3.5m 设计。辅道机动车宽度按照 3.75m，最右侧车道设置为公交专用道。调整后道路横断面见下图所示：

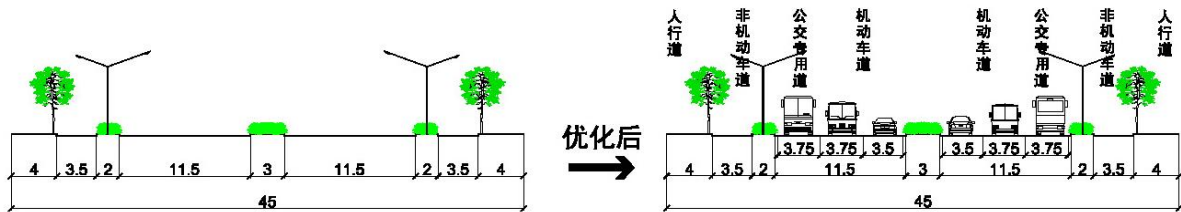


图 6.28 宁远大街货运通道道路横断面优化调整后示意图

2) 次要货运通道道路横断面调整

✓兴业西大道（规划为次要货运通道）：控规对机动车车道划分未明确，主线机动车车道宽度 27m（包含中央绿化带 4m），辅路宽度 14m，建议主线右侧 2 车道车道宽度按照 3.75m 设计，靠道路中心线的机动车车道按照 3.5m 设计，机动车辅路车道宽度 3.75m 设计，按照最右侧车道设置为公交专用道。调整后道路横断面见下图所示：

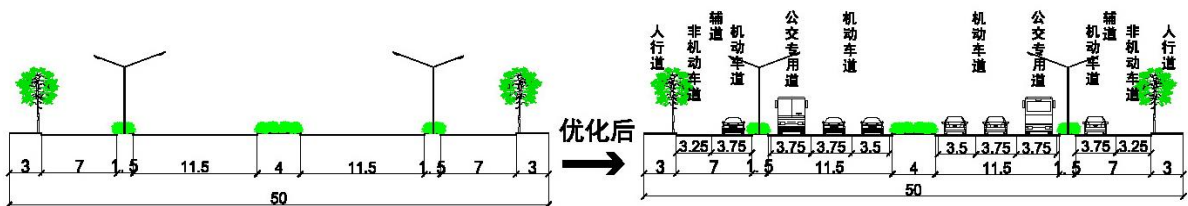


图 6.29 兴业西大道货运通道道路横断面优化调整后示意图

✓坚磨大道（明志大街-兴业西大道）（规划为次要货运通道）：控规对机动车车道划分未明确，主线机动车车道宽度 28m（包含中央绿化带 5m）建议右侧 2 车道宽度按照 3.75m 设计，靠道路中心线的机动车车道按照 3.5m 设计。调整后道路横断面见下图所示：

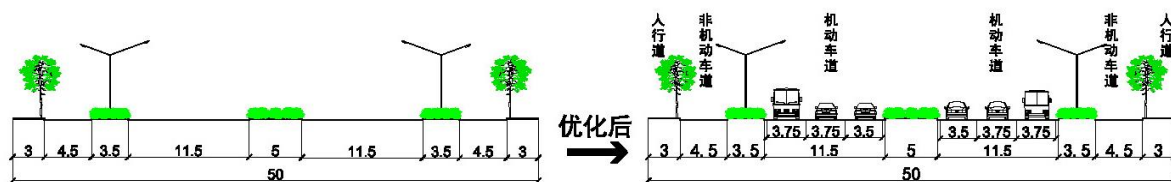


图 6.30 坚磨大道（明志大街-兴业西大道）货运通道道路横断面优化调整后示意图

6.6.3 货运交通量化评价

(1) 货运占比分析

结合客运、货运交通需求预测，对研究范围内主要道路上的货运交通占比情况进行分析。近期研究范围内的大部分用地尚未开发建设完成，货运交通量相对较低，主要以过境的货运交通为主，货运主要集中在武功大道上，货运占比约为 10%-12%；远期随着用地开发建设的不断成熟，路网建设不断完善，结合未来区域交通发展情况，武功山大道的过境货运交通将引导至其他道路，货运交通占比下降明显，货运占比约为 4%，区域内的货运交通主要集中在宁远大街、石埠大道、坚磨大道、梦庐大道、望北大道、明志大街等重要的货运通道上，货运占比均达到 10% 以上，其中宁远大街货运占比达 14%-15%。

表 6.38 研究范围内主要道路货运交通占比分析

| 道路名称 | 方向 | 2025 年 | | | 2035 年 | | |
|------|-----|-----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|----------|
| | | 路段流量 (pcu/h) | 货车流量 (pcu/h) | 货车占 比 | 路段流量 (pcu/h) | 货车流量 (pcu/h) | 货车占 比 |
| 望北大道 | 东往西 | 658 | 52 | 8% | 1211 | 138 | 11% |
| | 西往东 | 701 | 45 | 6% | 1018 | 122 | 12% |
| 宁远大街 | 东往西 | 1629 | 161 | 10% | 2094 | 321 | 15% |

| 道路名称 | 方向 | 2025年 | | | 2035年 | | |
|-------|-----|-----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|----------|
| | | 路段流量 (pcu/h) | 货车流量 (pcu/h) | 货车占 比 | 路段流量 (pcu/h) | 货车流量 (pcu/h) | 货车占 比 |
| 明志大街 | 西往东 | 1617 | 121 | 7% | 2106 | 300 | 14% |
| | 东往西 | 799 | 41 | 5% | 1248 | 135 | 11% |
| | 西往东 | 827 | 42 | 5% | 1555 | 158 | 10% |
| 兴业西大道 | 东往西 | 1256 | 103 | 8% | 1890 | 158 | 8% |
| | 西往东 | 1270 | 95 | 7% | 1866 | 115 | 6% |
| 武功山大道 | 东往西 | 1666 | 162 | 10% | 2202 | 80 | 4% |
| | 西往东 | 1531 | 183 | 12% | 2181 | 90 | 4% |
| 石埠大道 | 南往北 | 1014 | 105 | 10% | 1660 | 200 | 12% |
| | 北往南 | 887 | 95 | 11% | 1446 | 186 | 13% |
| 梦庐大道 | 南往北 | 722 | 71 | 10% | 1628 | 171 | 11% |
| | 北往南 | 622 | 74 | 12% | 1416 | 176 | 12% |
| 坚磨大道 | 南往北 | 912 | 97 | 11% | 1791 | 223 | 12% |
| | 北往南 | 779 | 63 | 8% | 1484 | 182 | 12% |
| 宏图大道 | 南往北 | 1230 | 125 | 10% | 1478 | 142 | 10% |
| | 北往南 | 1034 | 101 | 10% | 1352 | 117 | 9% |
| 梦山大道 | 南往北 | 768 | 49 | 6% | 1586 | 68 | 4% |
| | 北往南 | 573 | 47 | 8% | 1367 | 65 | 5% |

(2) 道路通行能力计算

道路通行能力也称道路容量，是指道路的某一断面在单位时间内所能通过的最大车辆数。通行能力的主要影响因素包括道路条件、交通条件、控制条件、交通环境以及人为的度量标准。根据《交通工程学》，实际道路车行道的设计通行能力：

$$C_D = C \cdot (V/C)_i \cdot f_s \cdot f_d \cdot f_w \cdot f_{lv} \cdot f_l$$

式中：C——行车道设计通行能力，是具体的交通和道路等条件下，采用 i 级服务水平时，最大服务交通量，pcu/h；

f_s ——设计速度小于 80km/h 时对通行能力的修正系数；

f_d ——交通量方向分布对通行能力的修正系数；

f_w ——路面宽度及（或）侧向净宽不同于理想条件时对通行能力的修正系数；

f_{hv} ——交通流中有非小客车时，交通组成对通行能力的修正系数；

f_L ——横向干扰及交通秩序处于非理想条件时对通行能力的修正系数。

交通流中有非小客车时，交通组成对通行能力有一定的影响，修正系数：

$$f_{HV} = \frac{1}{1 + \sum P_i (E_i - 1)}$$

式中： p_i ——车型 i 的交通量占总交通量的百分比；

E_i ——车型 i 的车辆折算系数；本次将各类货车统一按大型车进行测算， E_i 取 2.0，具体的车辆折算系数参见下表。

表 6.39 各级公路通用的车辆换算系数表

| 汽车代表车型 | 车辆折算系数 | 说明 |
|--------|--------|-------------------------|
| 小客车 | 1.0 | ≤19 座的客车和载质量≤2t 的货车 |
| 中型车 | 1.5 | >19 座的客车和载质量>2t~≤7t 的货车 |
| 大型车 | 2.0 | 载质量>7t~≤14t 的货车 |
| 拖挂车 | 3.0 | 载质量>14t 的货车 |

根据上述公式计算出交通组成修正系数 f_{hv} ，计算出实际道路车行道的通行能力折减系数，得出研究范围内主干路的通行能力如下表：

表 6.40 研究范围内主要道路通行能力修正对比表

| 道路名称 | 道路等级 | 原通行能力 (pcu/h) | 2025 年 | | 2035 年 | |
|-------|------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|--------------------|
| | | | 交通组成修正系数 f_{hv} | 修正后通行能力 (pcu/h) | 交通组成修正系数 f_{hv} | 修正后通行能力 (pcu/h) |
| 武功山大道 | 主干路 | 主线: 3300; 辅道: 1600 | 0.9 | 主线: 2970; 辅道: 1440 | 0.96 | 主线: 3168; 辅道: 1536 |
| 兴业西大道 | 主干路 | 主线: 2950; | 0.93 | 主线: 2743; | 0.93 | 主线: 2743; 辅 |

| 道路名称 | 道路等级 | 原通行能力 (pcu/h) | 2025 年 | | 2035 年 | |
|------|------|----------------------|--------------|----------------------|--------------|-------------------|
| | | | 交通组成修正系数 fhv | 修正后通行能力 (pcu/h) | 交通组成修正系数 fhv | 修正后通行能力 (pcu/h) |
| | | 辅道: 675 | | 辅道: 675 | | 道: 675 |
| 明志大街 | 主干路 | 2950 | 0.95 | 2803 | 0.91 | 2685 |
| 宁远大街 | 主干路 | 2950 | 0.93 | 2744 | 0.87 | 2567 |
| 望北大道 | 主干路 | 3300 | 0.93 | 3069 | 0.9 | 2970 |
| 石埠大道 | 主干路 | 主线: 3300; 辅道: 675 | 0.91 | 主线: 3003; 辅道: 675 | 0.89 | 主线: 2937; 辅道: 675 |
| 梦山大道 | 主干路 | 2950 | 0.93 | 2744 | 0.96 | 2832 |
| 梦庐大道 | 主干路 | 主线: 2950; 辅道: 675 | 0.9 | 主线: 2655; 辅道: 675 | 0.9 | 主线: 2655; 辅道: 675 |
| 坚磨大道 | 主干路 | 2950 | 0.92 | 2714 | 0.89 | 2626 |
| 宏图大道 | 主干路 | 2760 | 0.91 | 2512 | 0.92 | 2539 |

由上述分析知，当交通流中有非小客车时，对车行道的通行能力有一定的影响，非小客车占总交通量比例越高，交通组成修正系数越大，道路通行能力越低。根据前文区域内部主要道路评价结果可知，在考虑交通流中的其他车型时，路段的饱和度均在 0.85 以下，整体的运行情况较为稳定。

6.6.4 货车停放要求建议

由于工业类建设项目货车生成量较大，因此，各工业类建设项目在项目建筑方案阶段，应充分考虑货车停放需求，预留各建筑项目的货车停放场地，以满足项目自身的货车停放需求。

1、货车停放设施供给建议

根据该项目货运总量需求预测结果，2025 年评价地块日均将产生 7445 辆货车，吸引 11168 辆；2035 年评价地块高峰小时将产生 13333 辆货车，吸引 20000 辆；根据对项目评价范围东侧产业区货车泊位数量以及需求的调查，以及参照其

他地区货车停车特征调查结果，综合分析得出项目评价范围内的货车泊位周转率（表示某一时段内，某一停车泊位被重复使用的次数）按 8 次/日均取值，则 2035 年评价地块所需约 4167 个货车停车泊位。

根据《南昌市建设项目停车配建标准（2017 版）》中提出，工业和物流仓储类型建设项目配建机动车泊位数按照 0.3 车位/100m² 配置，根据表 5.18-表 5.21 计算结果，评价地块中一类工业用地和二类工业用地应配置不少于 14250 个机动车泊位。但配置的机动车泊位数为客车泊位数和货车泊位数之和，因此计算地块配置货车泊位数时应扣除客车泊位数。根据《工业项目建设用地控制指标》，考虑到工业项目所需行政办公及生活服务设施用地面积不得超过工业项目总用地的 7%（该部分应配置客车泊位数，应剔除），因此未来年评价范围内工业地块可提供至少约 $14250 \times (1-7\%) = 13253$ 个机动车停车泊位（仅为货车部分）。根据车辆换算系数（小于 9t 的货车换算系数为 2.0，大于 9t 的货车换算系数为 3.0），当货车按照 2.0 进行折算时，未来年评价范围内工业地块可提供至少约 $13253/2.0=6626.5$ 个货车停车泊位。当货车按照 3.0 进行折算时，未来年评价范围内工业地块可提供至少约 $13253/3.0=4417.6$ 个货车停车泊位。

综上所述，未来年地块内货运停车泊位供给（可提供至少约 4417 个）大于停车需求（约 4167 个货车停车泊位），因此，该地区货车停放需求可以利用地块配建的货车停车泊位来满足该地区货运停车需求，不需单独新增货车停车场。

2、货车泊位尺寸建议

根据《车库建筑设计规范（JGJ100-2015、J1996-2015）》以及《公路工程技术标准 JTG B01-2014》，建议货车停车位泊位尺寸按下面所示：

- 轻型货车泊位尺寸：垂直式长 7.7m*宽 3.05m，平行式长 8.2m*宽 3.05m；
- 中型货车泊位尺寸：垂直式长 9.8m*宽 3.5m，平行式长 11.4m*宽 3.5m；
- 大型货车泊位尺寸：垂直式长 12.3m*宽 3.5m，平行式长 13.9m*宽 3.5m；
- 铰接货车泊位尺寸：垂直式长 18.9m*宽 3.55m，平行式长 20.5m*宽 3.55m。

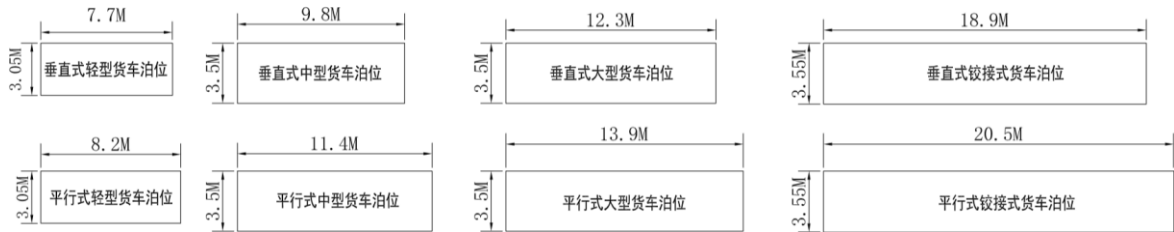


图 6.31 货车泊位尺寸建议示意图

6.7 区域交通组织方案

6.7.1 区域对外交通规划分析

根据《南昌市望城新区控制性详细规划（修编）》，评价范围内的路网骨架呈现“五横六纵”的形式，其中南北向的对外通道主要有南昌绕城高速、宏图大道、坚磨大道、梦山大道、石埠大道；东西向的对外通道主要有武功山大道、望北大道、宁远大街、兴业西大道、明志大街。

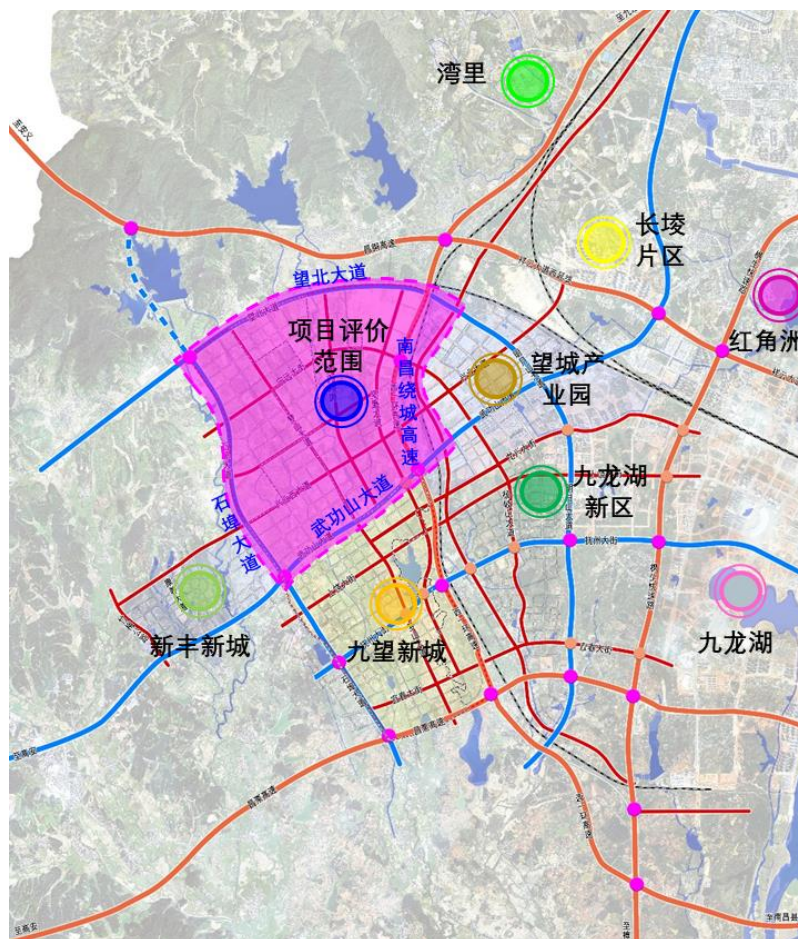


图 6.32 评价范围路网结构分布图

从对外交通方面来看，评价范围与周边区域联系的条件较为良好，可达性较高，但区域受到两条铁路线分隔的影响，其往北侧、东侧疏散的能力将受到一定的限制。评价范围内往北侧疏散主要通过南昌绕城高速进行，受到铁路线的影响相对较小，然而与东侧区域的联系通道均需要连续下穿南昌绕城高速、铁路线，导致东、西两侧的通道衔接不畅。结合交通需求预测分析，评价范围东、西、南北四个方向对外通道的运行情况较为稳定。

从内部交通方面来看，评价范围内的路网密度较大，但评价范围内支路与主干路交叉口较多，对主干路运行的车流干扰较大。为了保障区域内主要通道的交通能够良好的运行，需要对主干路沿线的节点以及地块开口提出改善建议。

6.7.2 客运交通组织方案

1、对外交通组织方案

根据评价区域内的规划路网可知，区域对外联系通道数量较多，对外疏散便利。

(1) 往东方向，通过武功山大道与兴业西大道可快速前往长垓片区、新建区、红角洲、红谷滩区；

(2) 往西方向，可通过武功山大道、望北大道、宁远大街、明志大街、兴业西大道往城外快速疏散；

(3) 往南方向，通过石埠大道、梦山大道、坚磨大道、南昌绕城高速可快速前往九望新城，通过宏图大道、宁远大街、望北大道可快速前往九龙湖新区；

(4) 往北方向，通过宏图大道可前往长垓片区，通过南昌绕城高速可快速前往湾里区以及九江市，通过石埠大道可上杭长高速前往安义县。

根据评价范围所处区位，其北侧及东侧受铁路线分隔的影响，北侧对外的联系通道较少，只有三条，分别为石埠大道、南昌绕城高速、宏图大道，评价范围与北侧区域联系主要通过南昌绕城高速与北侧区域联系，未来年能够满足其疏散需求。东侧的联系通道相对较多，但下穿高速桥及铁路桥，道路通行能力受到限制。随着区域内的不断发展，评价范围内与周边区域的联系逐步加强。因此，为了保障未来年评价范围内往东侧疏散的车流能够稳定顺畅的运行，结合东侧对外关键通道的红线宽度、道路横断面及交通需求统筹考虑，建议望北大道、宁远大街、武功山大道横断面按照车道数“N+1”进行规划设计，为未来年道路改善，增加车道数预留空间；建议兴业中大道横断面按规划实施，以便与兴业西大道更

好的衔接，保障车流能够较为顺畅的对外疏散。



图 6.33 对外交通组织优化建议

2、过境交通组织方案

评价区域位于南昌市西南部，处于南昌市边缘地带，邻近武功山大道（320国道）、南昌绕城高速。根据研究区域内路网建设能力，近期 2025 年研究区域内部分道路未能实施，路网条件较差。武功山大道是南昌市西南部对外的重要通道之一，过境交通量较大，大型货车较多，近期区域内无第二通道能分流武功山大道的过境交通，因此近期内交通压力较大，拥堵较为严重。建议（1）结合未来区域交通发展情况，对武功山大道石埠大道以北段实施限货政策，引导过境交通及跨区域出行由南昌绕城高速、昌栗高速等通道进行；（2）加快片区内的道路网建设，完善路网条件，增设对外通道，分流过境交通，降低武功山大道的交通压力。

南北向过境交通则主要通过南昌绕城高速完成疏散。

远期 2035 年研究区域以及周边用地开发程度较高，道路交通设施建设完善，建议东西向过境交通通过武功山大道、望北大道进行疏散，南北向过境交通通过南昌绕城高速、石埠大道进行疏散。



图 6.34 过境交通组织优化建议

3、区域内部交通组织

依据《城市道路交叉口规划规范（GB50647-2011）》中 3.2.3 节指出交叉口选型应符合下表：

表 6.41 平面交叉口选型

| 平面交叉口类型 | 选型 | |
|---------|--------|--------|
| | 推荐形式 | 可用形式 |
| 主干路—主干路 | 平 A1 类 | — |
| 主干路—次干路 | 平 A1 类 | — |
| 主干路—支路 | 平 B1 类 | 平 A1 类 |
| 次干路—次干路 | 平 A1 类 | — |

| 平面交叉口类型 | 选型 | |
|---------|---------------|---------------|
| | 推荐形式 | 可用形式 |
| 次干路—支路 | 平 B2 类 | 平 A1 类或平 B1 类 |
| 支路—支路 | 平 B2 类或平 B3 类 | 平 C 类或平 A2 类 |

注：1) A 类—信号控制交叉口：平 A1 类(交通信号控制，进口道展宽交叉口)，平 A2 类(交通信号控制，进口道不展宽交叉口)。

2) B 类—无信号控制交叉口：平 B1 类(干路中心隔离封闭、支路只准右转通行的交叉口)，平 B2 类(减速让行或停车让行标志管制交叉口)，平 B3 类(全无管制交叉口)。

3) C 类—环形交叉口：平 C 类(环形交叉口)。

评价范围内次干路以上等级相交交叉口应选取平 A1 类交叉口，即交通信号控制，进口道展宽交叉口。同时存在大量的主干路与支路相连，主干路与支路相交形成的交叉口，建议主干路—支路交叉口采用平 B1 类或者平 A1 类交叉口形式，即对于无信号控制交叉口，对干路中心隔离封闭、支路只准右转通行，对于有交通信号控制交叉口，对进口道展宽。

基于上述要求，评价范围内建议设置信号控制交叉口的有 74 个，右进右出的交叉口的有 44 个，减速让行交叉口的有 70 个。

✓根据道路横断面评价结果，建议将红线宽度为 30m 的支路道路等级调整为次干路，如望喜路、月光垆路道路、工业十路、兴源路（兴业西大道-武功山大道）、岗背路；

✓建议区域内次干路以上等级相交的交叉口采用平面信号控制型交叉口（除规划的立交之外）；

✓评价范围内支路与主干路相交的交叉口较多，为保障主干路车流运行的连

续性，建议支路与主干路交叉口实施右进右出的交通组织形式；

✓建议支路与支路或支路与次干路相交的交叉口采用减速让行的管控方式；

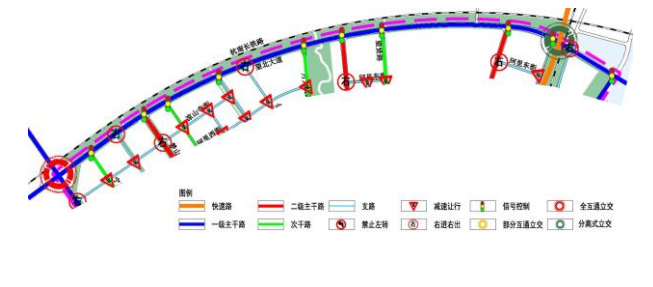

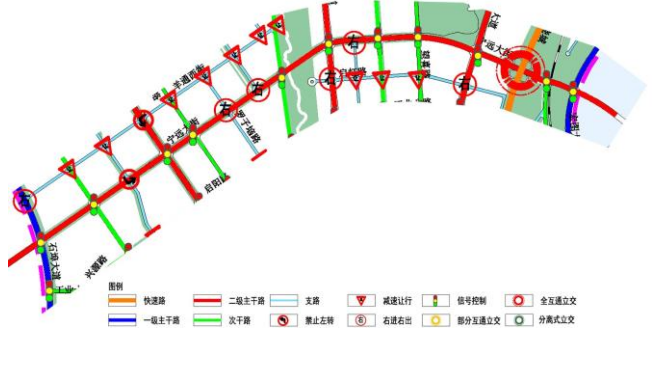


✓建议主干路沿线地块禁止开口，若部分地块受用地条件限制，不得不在主干路上开口时，为减少地块进出车流对主干路车流的影响，建议地块开口实施右进右出的交通组织方式，如梦庐大道西侧用地。



图 6.35 内部交通组织方案

表 6.42 评价范围内主干路沿线交通组织建议

| 方向 | 道路名称 | 道路等级 | 交通组织优化建议 | 沿线交通组织示意图 |
|----|------|-------|---|-----------|
| 纵向 | 石埠大道 | 一级主干路 | 为减少主干路沿线支路开口对其车流连续性影响，建议主干路与支路交叉口实施右进右出的交通组织方；同时禁止主干路沿线地块开口，若沿线地块有用地条件的限制，不得不在主干路上开设出入口时，为保障主干路车流的连续向，建议结合主干路道路横断面统筹考虑，实施右进右出的交通组织方式，如梦庐大道西侧部分用地。 | |
| | 宏图大道 | 一级主干路 | | |
| | 梦山大道 | 二级主干路 | | |
| | 坚磨大道 | 二级主干路 | | |
| | 梦庐大道 | 二级主干路 | | |

| 方向 | 道路名称 | 道路等级 | 交通组织优化建议 | 沿线交通组织示意图 |
|----|-------|-------|----------|--|
| 横向 | 望北大道 | 一级主干路 | |  |
| | 武功山大道 | 一级主干路 | |  |
| | 宁远大街 | 二级主干路 | |  |
| | 明志大街 | 二级主干路 | |  |
| | 兴业西大道 | 二级主干路 | |  |

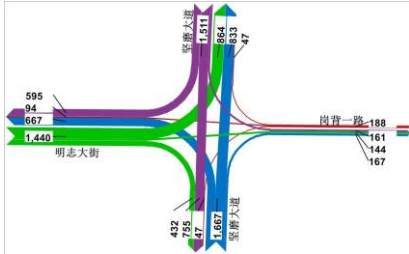
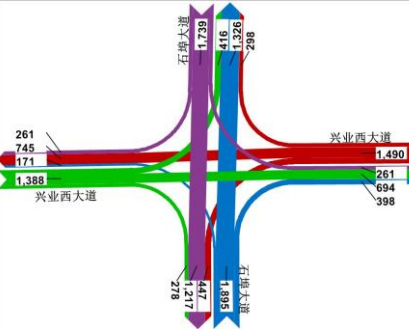
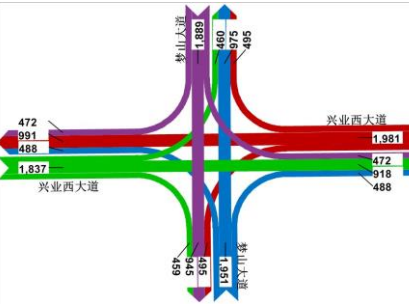
结合交通需求预测，根据节点的转向需求预测结果，对评价范围内及周边重要转换节点提出优化改善建议措施，以保障未来年评价范围内交通能够较为稳定、顺畅的运行，且能够快速的对外进行疏散。

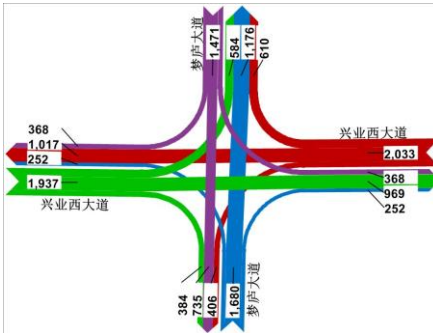
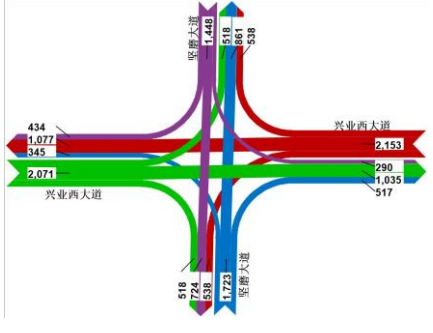
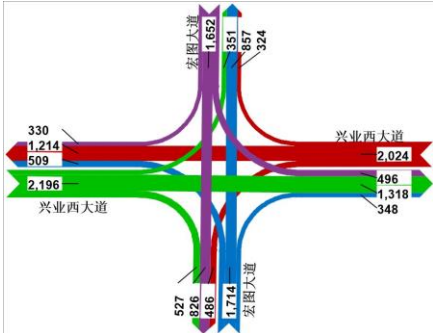
表 6.43 评价范围内及周边重要转换节点优化建议

| 交叉口名称 | 交叉口转向流量示意图 | 优化建议 |
|--------------|------------|--|
| 望北大道-梦山大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、交叉口望北大道东西向车流较大，建议交叉口东西向进口道渠化 2 条直行车道； 2、梦山大道的左转车流较大，建议渠化两条左转弯车道。 |
| 望北大道-梦庐大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、交叉口望北大道东西向车流较大，建议交叉口东西向进口道渠化 2 条直行车道； 2、梦庐大道的右转车流较大，建议渠化两条右转专用车道。 |
| 望北大道-坚磨大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、交叉口望北大道东西向车流较大，建议交叉口东西向进口道渠化 2 条直行车道； 2、坚磨大道的有转车流较大，建议渠化 2 条右转专用车道。 |
| 望北大道-宏图大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内对外转换的重要节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、望北大道的东进口、西进口，及宏图大道的南进口的左转车流较大，建议渠化 2 条左转弯车道； 4、望北大道的东、西进口，以及宏图大道北进口的右转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 宁远大街-石埠大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内对外转换的重要节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、四个方向进口道的直行车流均较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、宁远大街东进口左转车流较大，建议渠化 2 条左转弯车道； 4、石埠大道南进口道右转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |

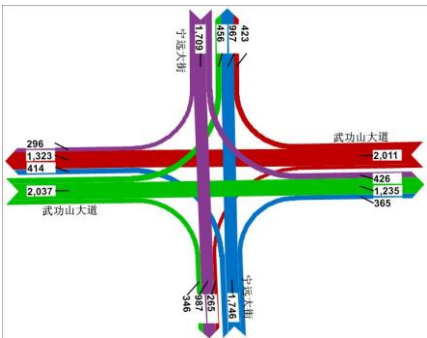
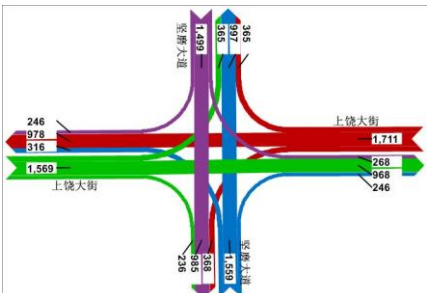
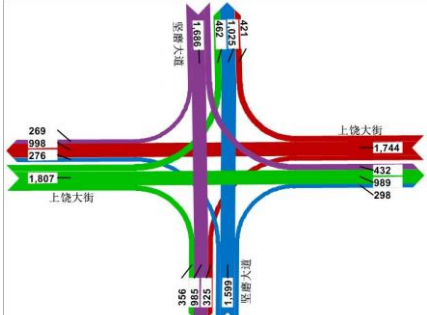
| 交叉口名称 | 交叉口转向流量示意图 | 优化建议 |
|---------------------|------------|---|
| <p>宁远大街-梦山大道交叉口</p> | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、梦山大道北进口，及宁远大街东、西进口的左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、宁远大街东进口、梦山大道南进口的右转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| <p>宁远大街-梦庐大道交叉口</p> | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、宁远大街东、西进口道的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、梦庐大道北进口、宁远大街东、西进口道的左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、梦庐大道南进口、宁远大街西进口的右转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| <p>宁远大街-坚磨大道交叉口</p> | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、宁远大街东、西进口道的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、坚磨大道南、北进口道，及宁远大街东进口道的左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道。 4、坚磨大道南进口的右转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| <p>宁远大街-宏图大道交叉口</p> | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、宏图大道南进口道、宁远大街西进口道左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； |

| 交叉口名称 | 交叉口转向流量示意图 | 优化建议 |
|--------------|------------|---|
| | | 4、宏图大道北进口道、宁远大街西进口道右转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 明志大街-石埠大道交叉口 | | 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、石埠大道南、北进口道的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、明志大街东进口道左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、石埠大道南进口道右转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 明志大街-梦山大道交叉口 | | 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、梦山大道南进口道、明志大街西进口道左转车流较大，建议渠化两条左转车道； 4、梦山大道南、北进口道右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 明志大街-梦庐大道交叉口 | | 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、梦庐大道南、北进口道、明志大街西进口道左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、梦庐大道南进口道右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |

| 交叉口名称 | 交叉口转向流量示意图 | 优化建议 |
|----------------------|---|--|
| <p>明志大街-坚磨大道交叉口</p> |  | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，且东进口为支路，交通流量主要集中在明志大街及坚磨大道上，为保障交叉口能够稳定的运行，建议坚磨大道、明志大街上的进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口西、南、北三个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、明志大街西进口道、坚磨大道南进口道的左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、坚磨大道北进口道、明志大街西进口道右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| <p>兴业西大道-石埠大道交叉口</p> |  | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、兴业西大道东、西进口道的左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、石埠大道南进口道右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| <p>兴业西大道-梦山大道交叉口</p> |  | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、交叉口四个进口道的左转车流均较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、交叉口四个进口道的右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |

| 交叉口名称 | 交叉口转向流量示意图 | 优化建议 |
|----------------------|---|---|
| <p>兴业西大道-梦庐大道交叉口</p> |  | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、兴业西大道东、西进口道的左转车流均较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、兴业西大道东、西进口道，及梦庐大道大道北进口道的右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| <p>兴业西大道-坚磨大道交叉口</p> |  | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、兴业西大道东、西进口道的左转车流均较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、交叉口四个进口道的右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| <p>兴业西大道-宏图大道交叉口</p> |  | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、兴业西大道东进口道，及宏图大道南、北进口道的左转车流均较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、交叉口四个进口道的右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |

| 交叉口名称 | 交叉口转向流量示意图 | 优化建议 |
|---------------|------------|--|
| 武功山大道-梦山大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、梦山大道北进口道的左转车流均较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、交叉口四个进口道的右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 武功山大道-梦庐大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、梦庐大道北进口道，及武功山大道西进口道的左转车流均较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、交叉口四个进口道的右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 武功山大道-宏图大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围内重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、宏图大道北进口道，及武功山大道西进口道的左转车流均较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、交叉口四个进口道的右转车流的较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 宁远大街-兴业中大道交叉口 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围周边重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、兴业中大道东进口道、宁远大街北进口道左转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； |

| 交叉口名称 | 交叉口转向流量示意图 | 优化建议 |
|-------------------|---|--|
| | | 4、兴业中大道东、西进口道，宁远大街南进口右 转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车 流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 宁远大街-武功 山大道交叉口 |  | 1、该节点为评价范围周边重要的转换节点之一， 交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运 行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进 进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进 进口道均渠化 2 条直行车道； 3、武功山大道东进口道宁远大街南、北进口道左 转车流较大，建议渠化 2 条左转车道； 4、武功山大道东、西进口道，宁远大街南进口右 转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车 流的影响，建议设置右转专用车道。 |
| 梦山大道-上饶 大街交叉口 |  | 1、该节点为评价范围周边重要的转换节点之一， 交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运 行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进 进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进 进口道均渠化 2 条直行车道； 3、交叉口左转车流相对较低，建议设置 1 条左 转车道； 4、上饶大街东进口右转车流较大，为保障右 转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右 转专用车道。 |
| 坚磨大道-上饶 大街交叉口 |  | 1、该节点为评价范围周边重要的转换节点之一， 交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运 行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进 进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进 进口道均渠化 2 条直行车道； 3、上饶大街西进口道、坚磨大道北进口道左 转车流较大，建议设置 2 条左转车道； 4、上饶大街西东、西进口道右转车流较大，为 保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议 设置右转专用车道。 |

| 交叉口名称 | 交叉口转向流量示意图 | 优化建议 |
|-----------|------------|---|
| 宏图大道-上饶大街 | | <ol style="list-style-type: none"> 1、该节点为评价范围周边重要的转换节点之一，交通流量较大，为保障交叉口能够稳定的运行，建议进口道结合横断面进行展宽，增加进口道车道数； 2、交叉口四个方向的直行车流较大，建议每个进口道均渠化 2 条直行车道； 3、宏图大道南、北进口道左转车流较大，建议设置 2 条左转车道； 4、上饶大街西东、西进口道右转车流较大，为保障右转车流不受直行排队车流的影响，建议设置右转专用车道。 |

6.7.3 货运交通组织方案

货运交通组织方案分时序即分近期和远期来研究，近期是依靠现状和未来五年内建成的道路网络，建立不同层次的货运交通组织，在空间上和时间分离货运交通，缓解高峰小时的客货混行的状况；远期将根据区域明远大街南侧的生活区开发程度，对该生活区进行货运限行管理措施。

1、近期货运交通组织优化建议

项目基地内现状道路交通流量不大，但附近的主干道交通流比较大，特别是武功山大道交通拥堵现象比较严重，为了缓解现状交通压力，保障交通干道的畅通，近期货运交通组织以现状道路和未来 5 年可以完善的交通设施为基础，综合考虑将分为主要货运专用道、次要货运专用道分别进行组织。

✓主要货运专用道呈现“三横三纵”的网络，三横即东西向的望北大道、宁远大街、明志大街，三纵即南北向的石埠大道、梦庐大道、坚磨大道。

✓次要货运专用道与主要货运专用道形成完整的通道网络，次要货运专用道位于明志大街以南的生活区，该生活区工业用地较少，产生的货运量不大。

✓各货运专用通道宽度建议为 3.75m，其中主要货运专用道建议双向各布置 2 个 3.75m 宽车道，次要货运专用道建议双向各布置不少于 1 个 3.75m 宽车道，有利于各类货车畅通行驶。

✓考虑大型货运车的交通阻抗比较大，其道路行驶性能较差，区域内货运车型建议选取中型货车为主、大型货车为辅、小型货车为补充的车型结构。

✓根据《车库建筑设计规范（JGJ100-2015）》，轻型货车最小转弯半径为 6 米-7.2 米，中型货车最小转弯半径为 7.2 米-9 米，大型货车最小转弯半径为 9 米-10.5 米，铰接货车最小转弯半径为 10.5 米-12.5 米，评价范围内各交叉口均能满足货车转弯半径需求。

2、远期货运交通组织优化建议

✓在近期货运交通组织的基础上，进一步完善各道路网。

✓在明志大街以南的生活区采取适当的货运限行管理措施：大型货车每日 7 时至 22 时，禁止进入该生活区；中型货车每日早晚高峰（早高峰 7 时-9 时、晚高峰 17 时-19 时）禁止进入该生活区；小型货车全天不限制。

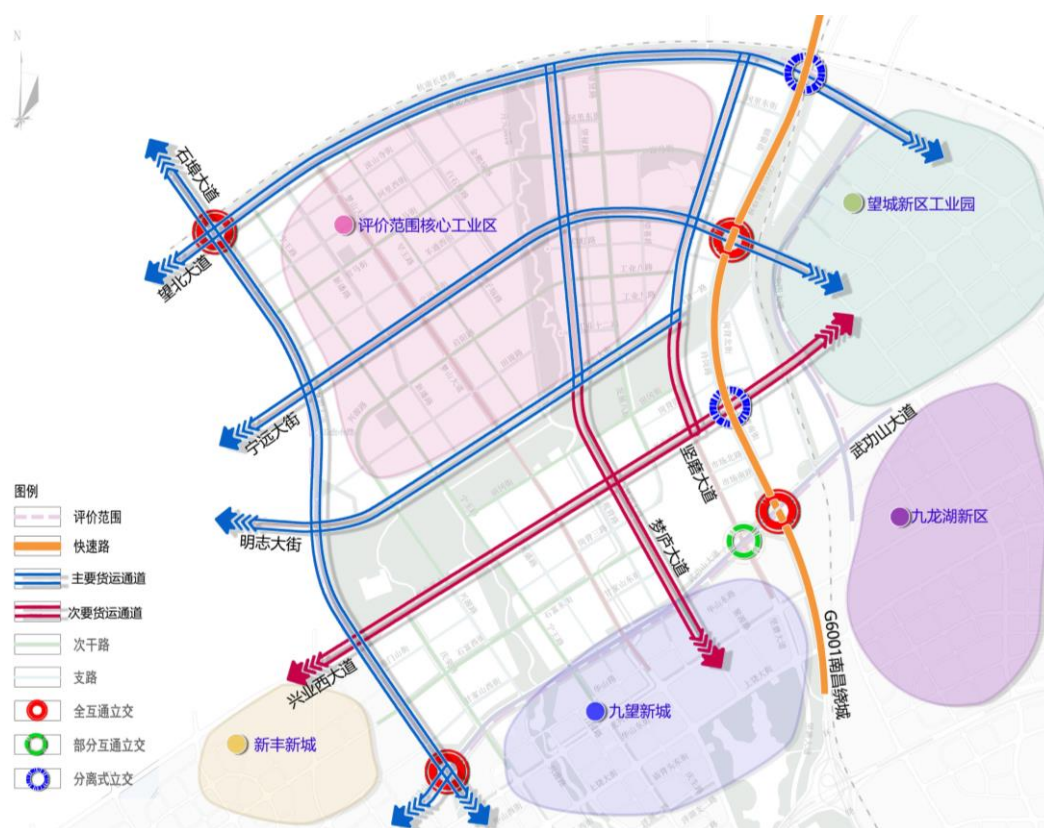


图 6.36 评价范围货运交通组织图

6.8 区域交通设施改善建议

1、建议依据相关规范及标准，按照行车安全、信息连贯、信息简洁、设置标准等原则，进一步完善项目范围内和周边道路交通安全设施（如交通隔离栏、指路标志、信号灯、电子警察等）的设置：

2、建议依据相关规范及标准，按照行车安全、信息连贯、信息简洁、设置标准等原则，进一步完善项目范围内和周边道路交通安全设施（如交通隔离栏、指路标志、信号灯、电子警察等）的设置：

✓建议区域内次干路以上等级相交的交叉口采用平面信号控制型交叉口（除规划的立交之外），并在有需要的交叉口结合信号灯设置电子警察；

✓建议在城市主干路、次干路以及支路上设置指路标志，具体指路标志牌按

照《城市道路交通标志和标线设置规范（GB51038-2015）》等相关规范设置。

✓建议在重要地标建筑及大型停车场临近道路交叉口及周边路段上，标明地标建筑地块出入口位置及停车场位置，在出入口等处设置指引标志标牌，引导车辆快速进出目的地。

7 重要地块交通影响评价及优化

7.1 地块交通影响评价内容

1、评价该项目建成并投入使用后，项目生成的交通量在其周边路网上是否会造成显著影响，外部路网能否承担这样的负荷增量。

2、评价该项目出入口设置是否合理，其通行能力是否能满足高峰小时进出车辆的需求，交通组织与交通安全是否合理。

3、评价该项目周边公共交通设施容量是否满足项目出行需求，工业园出入口和周边公共交通站点之间的联系是否便捷等。

4、设计项目交通影响范围内的道路交通组织和提出道路交通改善措施。

7.2 地块交通影响评价

7.2.1 地块开发后周边道路交通影响评价

为更好的分析未来项目投入使用对周边交通设施的影响，选择最不利因素，地块均按最大容积率进行开发。当建筑项目新生成交通使评价范围内机动车交通量增加，导致项目出入口、紧邻项目周边已有其他项目出入口、道路交叉口任一进口道服务水平发生变化，评价项目投入使用后周边道路交通运行状况，评价结果如下表所示。

表 7.1 WCQ102 地块开发前后周边主要道路交通影响评价

| 道路名称 | 方向 | 无项目情况 | | | | 有项目情况 | | | | 评价 |
|------|-----|------------------|------|------|------|------------------|------|------|------|-----|
| | | 背景交通量 (pcu/h) | 饱和度 | 服务水平 | 道路状况 | 叠加交通量 (pcu/h) | 饱和度 | 服务水平 | 道路状况 | |
| 望北大道 | 东向西 | 1024 | 0.37 | A | 畅通 | 1192 | 0.43 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| | 西向东 | 762 | 0.27 | A | 畅通 | 991 | 0.35 | A | 畅通 | 可接受 |
| 宁远大街 | 东往西 | 1425 | 0.54 | B | 基本畅通 | 2184 | 0.83 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 西往东 | 1414 | 0.54 | B | 基本畅通 | 2132 | 0.81 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 梦山大道 | 南往北 | 1546 | 0.55 | B | 基本畅通 | 1945 | 0.69 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 1414 | 0.51 | B | 基本畅通 | 1745 | 0.62 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 官马街 | 东往西 | 609 | 0.35 | A | 畅通 | 836 | 0.48 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| | 西往东 | 205 | 0.12 | A | 畅通 | 258 | 0.15 | A | 畅通 | 可接受 |
| 罕王路 | 南往北 | 692 | 0.43 | B | 基本畅通 | 1121 | 0.70 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 680 | 0.42 | B | 基本畅通 | 1061 | 0.66 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |

表 7.2 WCQ103 地块开发前后周边主要道路交通影响评价

| 道路名称 | 方向 | 无项目情况 | | | | 有项目情况 | | | | 评价 |
|---------------------|-----|------------------|------|------|------|------------------|------|------|------|-----|
| | | 背景交通量 (pcu/h) | 饱和度 | 服务水平 | 道路状况 | 叠加交通量 (pcu/h) | 饱和度 | 服务水平 | 道路状况 | |
| 望北大道 | 东向西 | 1024 | 0.37 | A | 畅通 | 1192 | 0.43 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| | 西向东 | 762 | 0.27 | A | 畅通 | 991 | 0.35 | A | 畅通 | 可接受 |
| 宁远大街 | 东往西 | 1425 | 0.54 | B | 基本畅通 | 2184 | 0.83 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 西往东 | 1414 | 0.54 | B | 基本畅通 | 2132 | 0.81 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 梦庐大道 (明志大街-望北大道) | 南往北 | 1273 | 0.50 | B | 基本畅通 | 1610 | 0.63 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 1163 | 0.45 | B | 基本畅通 | 1410 | 0.55 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| 坚磨大道 (明志大街-望北大道) | 南往北 | 979 | 0.37 | A | 畅通 | 1723 | 0.65 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 920 | 0.35 | A | 畅通 | 1523 | 0.58 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| 官马街 | 东往西 | 609 | 0.35 | A | 畅通 | 836 | 0.48 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| | 西往东 | 205 | 0.12 | A | 畅通 | 258 | 0.15 | A | 畅通 | 可接受 |
| 望贤路 | 南往北 | 853 | 0.49 | B | 基本畅通 | 895 | 0.51 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| | 北往南 | 857 | 0.49 | B | 基本畅通 | 871 | 0.50 | B | 基本畅通 | 可接受 |

表 7.3 WCQ105 地块开发前后周边主要道路交通影响评价

| 道路名称 | 方向 | 无项目情况 | | | | 有项目情况 | | | | 评价 |
|------|-----|------------------|------|------|------|------------------|------|------|------|-----|
| | | 背景交通量 (pcu/h) | 饱和度 | 服务水平 | 道路状况 | 叠加交通量 (pcu/h) | 饱和度 | 服务水平 | 道路状况 | |
| 明志大街 | 东向西 | 1290 | 0.49 | B | 基本畅通 | 1346 | 0.51 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| | 西向东 | 1038 | 0.39 | A | 畅通 | 1610 | 0.61 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 宁远大街 | 东往西 | 1425 | 0.54 | B | 基本畅通 | 2184 | 0.83 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 西往东 | 1414 | 0.54 | B | 基本畅通 | 2132 | 0.81 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 梦山大道 | 南往北 | 1546 | 0.55 | B | 基本畅通 | 1945 | 0.69 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 1414 | 0.51 | B | 基本畅通 | 1745 | 0.62 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 启阳路 | 东向西 | 559 | 0.35 | A | 畅通 | 658 | 0.41 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| | 西向东 | 515 | 0.32 | A | 畅通 | 685 | 0.43 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| 罕王路 | 南往北 | 692 | 0.43 | B | 基本畅通 | 1121 | 0.70 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 680 | 0.42 | B | 基本畅通 | 1061 | 0.66 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |

表 7.4 WCQ106 地块开发前后周边主要道路交通影响评价

| 道路名称 | 方向 | 无项目情况 | | | | 有项目情况 | | | | 评价 |
|-----------------|-----|------------------|------|------|------|------------------|------|------|------|-----|
| | | 背景交通量 (pcu/h) | 饱和度 | 服务水平 | 道路状况 | 叠加交通量 (pcu/h) | 饱和度 | 服务水平 | 道路状况 | |
| 明志大街 | 东向西 | 1290 | 0.49 | B | 基本畅通 | 1346 | 0.51 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| | 西向东 | 1038 | 0.39 | A | 畅通 | 1610 | 0.61 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 宁远大街 | 东往西 | 1425 | 0.54 | B | 基本畅通 | 2184 | 0.83 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 西往东 | 1414 | 0.54 | B | 基本畅通 | 2132 | 0.81 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 梦庐大道(明志大街-望北大道) | 南往北 | 1273 | 0.50 | B | 基本畅通 | 1610 | 0.63 | D | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 1163 | 0.45 | B | 基本畅通 | 1410 | 0.55 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| 坚磨大道(明志大街-望北大道) | 南往北 | 979 | 0.37 | A | 畅通 | 1723 | 0.65 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 920 | 0.35 | A | 畅通 | 1523 | 0.58 | B | 基本畅通 | 可接受 |
| 工业八路 | 东向西 | 930 | 0.51 | B | 基本畅通 | 1223 | 0.66 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 西向东 | 1004 | 0.55 | B | 基本畅通 | 1271 | 0.69 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| 发展八路 | 南往北 | 968 | 0.56 | B | 基本畅通 | 1162 | 0.67 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |
| | 北往南 | 931 | 0.54 | B | 基本畅通 | 1103 | 0.63 | C | 轻度拥堵 | 可接受 |

根据交通需求预测结果，WCQ102、WCQ103、WCQ105、WCQ106 按照最大容积率开发后，远期地块周边道路服务水平均处于 D 级以上水平，道路均能良好运行。

7.2.2 地块出入口控制评价

出入口评价主要包括出入口与交叉口的关系评价、出入口之间的关系评价、出入口数量控制评价、出入口与道路，以及河道桥梁之间的关系评价等。根据《南昌市城市规划管理技术规定》、《南昌市建设项目交通影响评价技术导则》以及《GBT 36670-2018 城市道路交通组织设计规范》等规范，结合地块用地性质和开发强度，对该地块出入口设置提出以下原则：

1、出入口数量

一个单独项目的基地出入口总数不应超过 3 个，以 2 个为宜，应分别设置在主干路以外的不同道路上，主干路上必需设置有出入口的，其总数不应超过 2 个（包含消防紧急出入口）。

2、出入口宽度

为满足货车车辆对出入口道路交通条件的要求，建议工业用地出入口宽度不应大于 15m。

3、出入口位置

✓应充分考虑已建或已报批的相邻、相对地块出入口的设置，理顺各出入口之间的关系，减少冲突点，保障交通流线的舒畅。

✓相邻两条或者两条以上道路的，宜在较低一级的道路上开设出入口。

✓开设在主干路上的基地出入口净距宜大于 100m，开设在次干路上的基地出入口净距宜大于 50m，开设在支路上的基地出入口净距宜大于 30m。

✓出入口尽量避开货运通道设置。

✓在道路交叉口附近开设出入口的，其位置距城市主、次干路交叉口自道路

红线交点起，不得小于 70m 且不宜设在道路展宽段上，在支路上的可适当放低标准，路段沿线出入口数量不宜过多，并保持适当的间距，且不应设置在交叉口范围内。

- ✓出入口与人行过街天桥、地道和桥梁、隧道引道口的距离不应小于 50 米。
- ✓出入口距铁路道口的最外侧钢轨外缘不应小于 30 米。
- ✓出入口距公园、学校、儿童及残疾人使用建筑的出入口不应小于 20 米。
- ✓出入口距地铁出入口、公共交通站台边缘不应小于 15 米。
- ✓出入口与人行横道的最边缘线的距离不应小于 5 米。

按照上述规范要求，结合建议性道路对地块的划分情况，按照客货分离、货运出入口宜开设在次干路上、客运出入口宜开设在支路上等原则，对评价地块各小地块机动车开口进行控制，各小地块机动车开口控制评价具体如下表所示。

表 7.5 地块出入口设置评价

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 规划建议开口位置 | 各地块出入口评估结论 |
|----------|------|--------|---------------------------|---------|----------------------------|--|
| WCQ102-A | M1 | 一类工业用地 | 71133 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、凉山寺街 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在次干路或支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口均大于 50m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 148871 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、凉山寺街 2 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在次干路或支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口均大于 50m，满足规范要求。 |
| WCQ102-B | M1 | 一类工业用地 | 63076 | 1.0-2.0 | 珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 85720 | 1.0-2.0 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 出口数量 3 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 61071 | 1.0-2.0 | 珂里西街 1 个、官马街 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在次干路或支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口均大于 50m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 83846 | 1.0-2.0 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| WCQ102-C | M1 | 一类工业用地 | 62106 | 1.0-2.0 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 出口数量 3 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 61078 | 1.0-2.0 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| WCQ102-D | M1 | 一类工业用地 | 131838 | 1.0-2.0 | 金鹅隘路 1 个、白石隘路 2 个、珂里西街 1 个 | 出口数量 4 个，但考虑项目地块用地面积较大，可适当增加出入口数量。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 73685 | 1.0-2.0 | 金鹅隘路 1 个、白石隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 出口数量 3 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| WCQ102-E | M1 | 一类工业用地 | 220165 | 1.0-2.0 | 金鹅隘路 1 个、月光隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 出口数量 3 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 96310 | 1.0-2.0 | 金鹅隘路 1 个、月光隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 出口数量 3 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| WCQ102- | R2 | 二类居住用地 | 101243 | 2.5 | 金鹅隘路 1 个、白石隘路 1 个、 | 出口数量 3 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范 |

南昌市新建经济开发区区域交通影响评价

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 规划建设开口位置 | 各地块出入口评估结论 |
|----------|-------------|------------------|---------------------------|---------|--------------------------|---|
| F | | | | | 羊通西街 1 个 | 要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | R2 | 二类居住用地 | 63650 | 2.5 | 金鹅隘路 1 个、月光隘路 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | A33 | 中小学用地 | 68358 | 0.8 | 白石隘路 1 个、羊通西街 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | A1/A2/A5/A6 | 街道中心用地 | 21004 | 1.5 | 月光隘路 1 个、羊通西街 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| WCQ103-F | M1/U12/U31 | 一类工业用地/供电用地/消防用地 | 87786 | 1.0-2.0 | 梦庐大道 2 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。由于地块地理条件限制，出入口设置在生活性主干路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 70m，满足规范要求。 |
| WCQ105-A | M1 | 一类工业用地 | 100980 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、启阳路 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在次干路或支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口均大于 50m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 78294 | 1.0-2.0 | 田珑路 1 个、启阳路 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| WCQ105-B | M1 | 一类工业用地 | 138427 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、启阳路 1 个、罗子隘路 1 个 | 出口数量 3 个，满足相关规范要求。出入口设置在次干路或支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口均大于 50m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 105078 | 1.0-2.0 | 启阳路 1 个、罗子隘路 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| | M1 | 一类工业用地 | 53157 | 1.0-2.0 | 月光隘路 1 个 | 出口数量 1 个，满足相关规范要求。出入口设置在支路上，满足规范要求；出入口距离交叉口大于 30m，满足规范要求。 |
| WCQ105-C | M1 | 一类工业用地 | 165325 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个、启阳路 2 个 | 出口数量 4 个，但考虑项目地块用地面积较大，可适当增加出入口数量。出入口设置在次干路或支路上，满足规范要求；各出入口距离交叉口均大于 50m，满足规范要求。 |
| WCQ105-D | M1 | 一类工业用地 | 88496 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在次干路或支路上，满足规范要求；各出入口距离均交叉口大于 50m，满足规范要求 |
| | M1 | 一类工业用地 | 94912 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个 | 出口数量 2 个，满足相关规范要求。出入口设置在次干路或支路上，满足规范要求；各出入口距离均交叉口大于 50m，满足规范要求 |

4、远景年出入口饱和度评价

根据各地块交通量交通分布及分配结果、项目地块的主要功能分区、出入口功能及周边道路功能、组织特性，预测出入口能够满足高峰时段车辆进出的需求，各个地块高峰时段单个开口平均机动车饱和度最大为 0.37，各地块出入口均能较好通行。

表 7.6 WCQ102 地块开发后远期各地块单个开口平均机动车饱和度

| 地块编号 | 用地编码 | 建议开口位置 | 出入口 | 方向 | 平均通行能力 | 2035 年 | |
|--------------|------|----------------------------|------|----|--------|-------------------|--------------|
| | | | | | | 单个开口平均机动车交通量(pcu) | 单个开口平均机动车饱和度 |
| WCQ102 -A | M1 | 罕王路 1 个、凉山寺街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 82 | 0.20 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 72 | 0.18 |
| | M1 | 罕王路 1 个、凉山寺街 2 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 80 | 0.20 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 71 | 0.18 |
| WCQ102 -B | M1 | 珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 78 | 0.19 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 69 | 0.17 |
| | M1 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 59 | 0.15 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 52 | 0.13 |
| | M1 | 珂里西街 1 个、官马街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 77 | 0.19 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 68 | 0.17 |
| | M1 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 88 | 0.22 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 78 | 0.19 |
| WCQ102 -C | M1 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 51 | 0.13 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 45 | 0.11 |
| | M1 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 77 | 0.19 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 68 | 0.17 |
| WCQ102 -D | M1 | 金鹅隘路 1 个、白石隘路 2 个、珂里西街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 56 | 0.14 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 49 | 0.12 |
| | M1 | 金鹅隘路 1 个、白石隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 55 | 0.14 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 49 | 0.12 |

南昌市新建经济开发区区域交通影响评价

| 地块编号 | 用地编码 | 建议开口位置 | 出入口 | 方向 | 平均通行能力 | 2035年 | |
|----------|-------------|----------------------|------|----|--------|-------------------|--------------|
| | | | | | | 单个开口平均机动车交通量(pcu) | 单个开口平均机动车饱和度 |
| WCQ102-E | M1 | 金鹅垆路1个、月光垆路1个、珂里西街1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 103 | 0.26 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 91 | 0.23 |
| | M1 | 金鹅垆路1个、月光垆路1个、珂里西街1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 62 | 0.16 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 55 | 0.14 |
| WCQ102-F | R2 | 金鹅垆路1个、白石垆路1个、羊通西街1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 64 | 0.16 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 149 | 0.37 |
| | R2 | 金鹅垆路1个、月光垆路1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 60 | 0.15 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 141 | 0.35 |
| | A33 | 白石垆路1个、羊通西街2个、月光垆路1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 75 | 0.19 |
| | A1/A2/A5/A6 | | 项目出口 | 出 | 400 | 45 | 0.11 |
| WCQ102-G | M1 | 官马街1个、罕王路1个、羊通西街1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 55 | 0.14 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 39 | 0.10 |
| | M1 | 官马街1个、罕王路1个、罗子垆路1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 52 | 0.13 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 42 | 0.11 |
| | M1 | 官马街1个、羊通西街1个、罗子垆路1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 47 | 0.12 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 65 | 0.16 |
| | M1 | 罕王路1个、羊通西街1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 69 | 0.17 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 50 | 0.13 |
| | M1 | 罕王路1个、羊通西街1个、罗子垆路1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 57 | 0.14 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 65 | 0.16 |
| | M1 | 羊通西街1个、罗子垆路1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 77 | 0.19 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 85 | 0.21 |

表 7.7 WCQ103 地块开发后远期各地块单个开口平均机动车饱和度

| 地块编号 | 用地编码 | 建议开口位置 | 出入口 | 方向 | 平均通行能力 | 2035年 | |
|----------|------|--------------------|------|----|--------|-------------------|--------------|
| | | | | | | 单个开口平均机动车交通量(pcu) | 单个开口平均机动车饱和度 |
| WCQ103-A | M2 | 望贤路2个、官马街1个、坚磨大道1个 | 项目入口 | 进 | 400 | 89 | 0.22 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 95 | 0.24 |
| WCQ103-B | M2 | 珂里东街1个、望德路1 | 项目入口 | 进 | 400 | 53 | 0.13 |

南昌市新建经济开发区区域交通影响评价

| 地块编号 | 用地编码 | 建议开口位置 个 | 出入口 | 方向 | 平均通行能力 | 2035年 | |
|----------|-------------|------------------|------|----|--------|-------------------|--------------|
| | | | | | | 单个开口平均机动车交通量(pcu) | 单个开口平均机动车饱和度 |
| WCQ103-C | R2 | 官马街 1 个、官马街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 49 | 0.12 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 61 | 0.15 |
| WCQ103-D | U11 | 望贤路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 57 | 0.14 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 73 | 0.18 |
| WCQ103-E | M1 | 梦庐大道 1 个、望贤路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 72 | 0.18 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 54 | 0.14 |
| WCQ103-F | M1//U12/U31 | 梦庐大道 2 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 84 | 0.21 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 74 | 0.19 |

表 7.8 WCQ105 地块开发后远期各地块单个开口平均机动车饱和度

| 地块编号 | 用地编码 | 建议开口位置 | 出入口 | 方向 | 平均通行能力 | 2035年 | |
|----------|------|---------------------------|------|----|--------|-------------------|--------------|
| | | | | | | 单个开口平均机动车交通量(pcu) | 单个开口平均机动车饱和度 |
| WCQ105-A | M1 | 罕王路 1 个、启阳路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 96 | 0.24 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 85 | 0.21 |
| | M1 | 田珑路 1 个、启阳路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 88 | 0.22 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 78 | 0.19 |
| | S41 | / | 项目入口 | 进 | 400 | / | / |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | / | / |
| WCQ105-B | M1 | 罕王路 1 个、启阳路 1 个、罗子埡路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 76 | 0.19 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 68 | 0.17 |
| | M1 | 启阳路 1 个、罗子埡路 1 个、月光埡路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 114 | 0.28 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 101 | 0.25 |
| WCQ105-C | M1 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个、启阳路 2 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 64 | 0.16 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 57 | 0.14 |
| WCQ105-D | M1 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 90 | 0.23 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 80 | 0.20 |
| | M1 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 93 | 0.23 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 83 | 0.21 |

表 7.9 WCQ106 地块开发后远期各地块单个开口平均机动车饱和度

| 地块编号 | 用地编码 | 建议开口位置 | 出入口 | 方向 | 平均通行能力 | 2035 年 | |
|----------|------|------------------------------|------|----|--------|-------------------|--------------|
| | | | | | | 单个开口平均机动车交通量(pcu) | 单个开口平均机动车饱和度 |
| WCQ106-A | RB | 梦庐大道 1 个, 启虹路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 32 | 0.08 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 39 | 0.10 |
| | RB | 梦庐大道 1 个, 启虹路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 45 | 0.11 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 55 | 0.14 |
| WCQ106-B | M2 | 规划支路 1 个, 启虹路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 69 | 0.17 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 62 | 0.15 |
| | M2 | 发展八路 1 个, 规划支路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 70 | 0.18 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 62 | 0.16 |
| | M2 | 规划支路 1 个, 启虹路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 69 | 0.17 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 61 | 0.15 |
| | M2 | 望贤路 1 个, 启虹路 1 个, 工业八路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 47 | 0.12 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 41 | 0.10 |
| WCQ106-C | M2 | 梦庐大道 2 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 70 | 0.17 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 62 | 0.15 |
| | M2 | 梦庐大道 2 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 58 | 0.15 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 52 | 0.13 |
| WCQ106-D | M2 | 规划支路 1 个, 工业九路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 64 | 0.16 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 57 | 0.14 |
| | M2 | 望贤路 1 个, 工业九路 1 个, 规划支路 1 个, | 项目入口 | 进 | 400 | 44 | 0.11 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 39 | 0.10 |
| | M2 | 工业十二路 1 个, 工业九路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 64 | 0.16 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 57 | 0.14 |
| | M2 | 望贤路 1 个, 规划支路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 67 | 0.17 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 60 | 0.15 |
| WCQ106-E | M2 | 望贤路 1 个, 明志大街 1 个, 工业十二路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 63 | 0.16 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 56 | 0.14 |
| WCQ106-F | M2 | 启虹路 1 个, 望喜路 1 个, 宁远大街 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 67 | 0.17 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 59 | 0.15 |
| | M2 | 工业八路 1 个, 望喜路 1 个, 启虹路 1 个 | 项目入口 | 进 | 400 | 52 | 0.13 |
| | | | 项目出口 | 出 | 400 | 46 | 0.12 |

7.3 地块开发控制建议

7.3.1 地块 WCQ102 开发控制建议

1、开发强度建议

根据前文预测及道路容量适应性分析，地块 WCQ102 地块的新增交通量满足规划片区路网的承载力要求，建议地块开发时按控规用地性质、规模进行控制，具体指标要求如下表所示。

表 7.10 地块 WCQ102 开发强度建议表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积(m ²) | 容积率 | 配建机动车泊位最低值 | 配建机动车泊位最高值 | 配建非机动车泊位最低值 | 配建非机动车泊位最高值 |
|----------|-------------|--------|-----------------------|---------|------------|------------|-------------|-------------|
| WCQ102-A | M1 | 一类工业用地 | 71133 | 1.0-2.0 | 214 | 427 | 1423 | 2846 |
| | M1 | 一类工业用地 | 148871 | 1.0-2.0 | 447 | 894 | 2978 | 5955 |
| WCQ102-B | M1 | 一类工业用地 | 63076 | 1.0-2.0 | 190 | 379 | 1262 | 2524 |
| | M1 | 一类工业用地 | 85720 | 1.0-2.0 | 258 | 515 | 1715 | 3429 |
| | M1 | 一类工业用地 | 61071 | 1.0-2.0 | 184 | 367 | 1222 | 2443 |
| | M1 | 一类工业用地 | 83846 | 1.0-2.0 | 252 | 504 | 1677 | 3354 |
| WCQ102-C | M1 | 一类工业用地 | 62106 | 1.0-2.0 | 187 | 373 | 1243 | 2485 |
| | M1 | 一类工业用地 | 61078 | 1.0-2.0 | 184 | 367 | 1222 | 2444 |
| WCQ102-D | M1 | 一类工业用地 | 131838 | 1.0-2.0 | 396 | 792 | 2637 | 5274 |
| | M1 | 一类工业用地 | 73685 | 1.0-2.0 | 222 | 443 | 1474 | 2948 |
| WCQ102-E | M1 | 一类工业用地 | 220165 | 1.0-2.0 | 661 | 1321 | 4404 | 8807 |
| | M1 | 一类工业用地 | 96310 | 1.0-2.0 | 289 | 578 | 1927 | 3853 |
| WCQ102-F | R2 | 二类居住用地 | 101243 | 2.5 | 2025 | 2025 | 1266 | 1266 |
| | R2 | 二类居住用地 | 63650 | 2.5 | 1273 | 1273 | 796 | 796 |
| | A33 | 中小学用地 | 68358 | 0.8 | 128 | 128 | 781 | 781 |
| | A1/A2/A5/A6 | 街道中心用地 | 21004 | 1.5 | 190 | 316 | 316 | 473 |
| WCQ102-G | M1 | 一类工业用地 | 84239 | 1.0-2.0 | 253 | 506 | 1685 | 3370 |
| | M1 | 一类工业用地 | 116365 | 1.0-2.0 | 350 | 699 | 2328 | 4655 |
| | M1 | 一类工业用地 | 84077 | 1.0-2.0 | 253 | 505 | 1682 | 3364 |
| | M1 | 一类工业用地 | 69117 | 1.0-2.0 | 208 | 415 | 1383 | 2765 |
| | M1 | 一类工业用地 | 93889 | 1.0-2.0 | 282 | 564 | 1878 | 3756 |
| | M1 | 一类工业用地 | 67890 | 1.0-2.0 | 204 | 408 | 1358 | 2716 |

2、机动车出入口控制建议

按照上述规范要求，结合建议性道路对地块的划分情况，按照货运出入口宜开设在次干路上、客运出入口宜开设在支路上等原则，对 WCQ102 地块各小地块机动车开口进行控制，具体如下图表所示。

表 7.11 地块 WCQ102 出入口控制建议表

| 地块编号 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 优化建议允许开口位置 | 出入口 宽度 | 转弯 半径 |
|--------------|--------|---------------------------|---------|--|-----------|----------|
| WCQ102 -A | 一类工业用地 | 71133 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、凉山寺街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 148871 | 1.0-2.0 | 建议新增 2 条 15 米宽建议性道路。 出入口位置建议：罕王路 1 个、凉山寺街 2 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ102 -B | 一类工业用地 | 63076 | 1.0-2.0 | 珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 85720 | 1.0-2.0 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 61071 | 1.0-2.0 | 珂里西街 1 个、官马街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 83846 | 1.0-2.0 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ102 -C | 一类工业用地 | 62106 | 1.0-2.0 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个、凉山寺街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 61078 | 1.0-2.0 | 罗子隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ102 -D | 一类工业用地 | 131838 | 1.0-2.0 | 金鹅隘路 1 个、白石隘路 2 个、珂里西街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 73685 | 1.0-2.0 | 金鹅隘路 1 个、白石隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ102 -E | 一类工业用地 | 220165 | 1.0-2.0 | 建议新增 2 条 15 米宽建议性道路。 出入口位置建议：金鹅隘路 1 个、月光隘 路 1 个、珂里西街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 96310 | 1.0-2.0 | 金鹅隘路 1 个、月光隘路 1 个、珂里西街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ102 -F | 二类居住用地 | 101243 | 2.5 | 金鹅隘路 1 个、白石隘路 1 个、羊通西街 1 个 | 7-10m | 4-6m |
| | 二类居住用地 | 63650 | 2.5 | 金鹅隘路 1 个、月光隘路 1 个 | 7-10m | 4-6m |
| | 中小学用地 | 68358 | 0.8 | 白石隘路 1 个、羊通西街 1 个 | 7-10m | 4-6m |
| | 街道中心用地 | 21004 | 1.5 | 月光隘路 1 个、羊通西街 1 个 | 7-10m | 4-6m |
| WCQ102 -G | 一类工业用地 | 84239 | 1.0-2.0 | 官马街 1 个、罕王路 1 个、羊通西街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 116365 | 1.0-2.0 | 官马街 1 个、罕王路 1 个、罗子隘路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 84077 | 1.0-2.0 | 官马街 1 个、羊通西街 1 个、罗子隘路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 69117 | 1.0-2.0 | 罕王路 1 个、羊通西街 1 个 | 10-15m | 9-12m |

| 地块编号 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 优化建议允许开口位置 | 出入口宽度 | 转弯半径 |
|------|--------|------------------------|---------|---------------------------|--------|-------|
| | 一类工业用地 | 93889 | 1.0-2.0 | 罕玉路 1 个、羊通西街 1 个、罗子隘路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 67890 | 1.0-2.0 | 羊通西街 1 个、罗子隘路 1 个 | 10-15m | 9-12m |

3、周边公共交通设施控制建议

遵循公交中途站布设原则，结合项目地块周边道路情况建议在地块周边增加 10 个公交中途站，1 处公交首末站，并按照港湾式站台建设。具体如下图表所示。

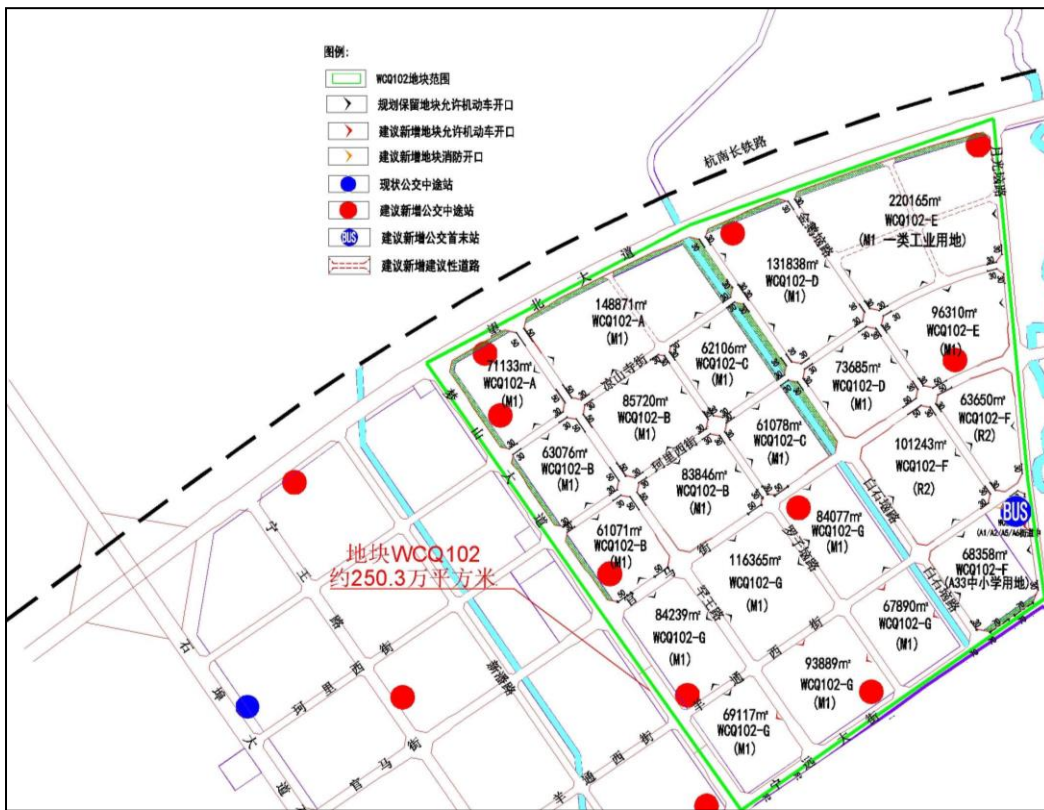


图 7.1 WCQ102 地块优化建议改善图

7.3.2 地块 WCQ103 开发控制建议

1、开发强度建议

根据前文预测及道路容量适应性分析，地块 WCQ103 地块的新增交通量满足规划片区路网的承载力要求，建议地块开发时按控规用地性质、规模进行控制，具体指标要求如下表所示。

表 7.12 地块 WCQ103 开发强度建议表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积/m ² | 容积率 | 配建机动车泊位最低值 | 配建机动车泊位最高值 | 配建非机动车泊位最低值 | 配建非机动车泊位最高值 |
|----------|------------|------------------|---------------------|---------|------------|------------|-------------|-------------|
| WCQ103-A | M2 | 二类工业用地 | 954813 | 1.0-2.0 | 2865 | 5729 | 19097 | 38193 |
| WCQ103-B | M2 | 二类工业用地 | 183848 | 1.0-2.0 | 552 | 1104 | 3677 | 7354 |
| WCQ103-C | R2 | 二类居住用地 | 128320 | 2.5 | 2567 | 2567 | 1604 | 1604 |
| WCQ103-D | U11 | 供水用地 | 48037 | 0.9 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| WCQ103-E | M1 | 一类工业用地 | 191236 | 1.0-2.0 | 574 | 1148 | 3825 | 7650 |
| WCQ103-F | M1/U12/U31 | 一类工业用地/供电用地/消防用地 | 87786 | 1.0-2.0 | 703 | 1405 | 1756 | 3512 |

2、机动车出入口控制建议

按照上述规范要求，结合建议性道路对地块的划分情况，按照货运出入口宜开设在次干路上、客运出入口宜开设在支路上等原则，对 WCQ103 地块各小地块机动车开口进行控制，具体如下图表所示。

表 7.13 地块 WCQ103 出入口控制建议表

| 地块编号 | 用地性质 | 用地面积/m ² | 容积率 | 优化建议允许开口位置 | 出入口宽度 | 转弯半径 |
|----------|------------------|---------------------|---------|---|--------|-------|
| WCQ103-A | 二类工业用地 | 954813 | 1.0-2.0 | 建议新增 2 条 15 米宽建议性道路。出入口位置建议：望贤路 2 个、官马街 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ103-B | 二类工业用地 | 183848 | 1.0-2.0 | 珂里东街 1 个、望德路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ103-C | 二类居住用地 | 128320 | 2.5 | 官马街 1 个、望喜路 1 个 | 7-10m | 4-6m |
| WCQ103-D | 供水用地 | 48037 | 0.9 | 望贤路 1 个 | 7-10m | 4-6m |
| WCQ103-E | 一类工业用地 | 191236 | 1.0-2.0 | 梦庐大道 1 个、望贤路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ103-F | 一类工业用地/供电用地/消防用地 | 87786 | 1.0-2.0 | 梦庐大道 2 个 | 10-15m | 9-12m |

3、周边公共交通设施控制建议

遵循公交中途站布设原则，结合项目地块周边道路情况，建议在地块周边增加 5 个公交中途站，并按照港湾式站台建设。具体如下图表所示。

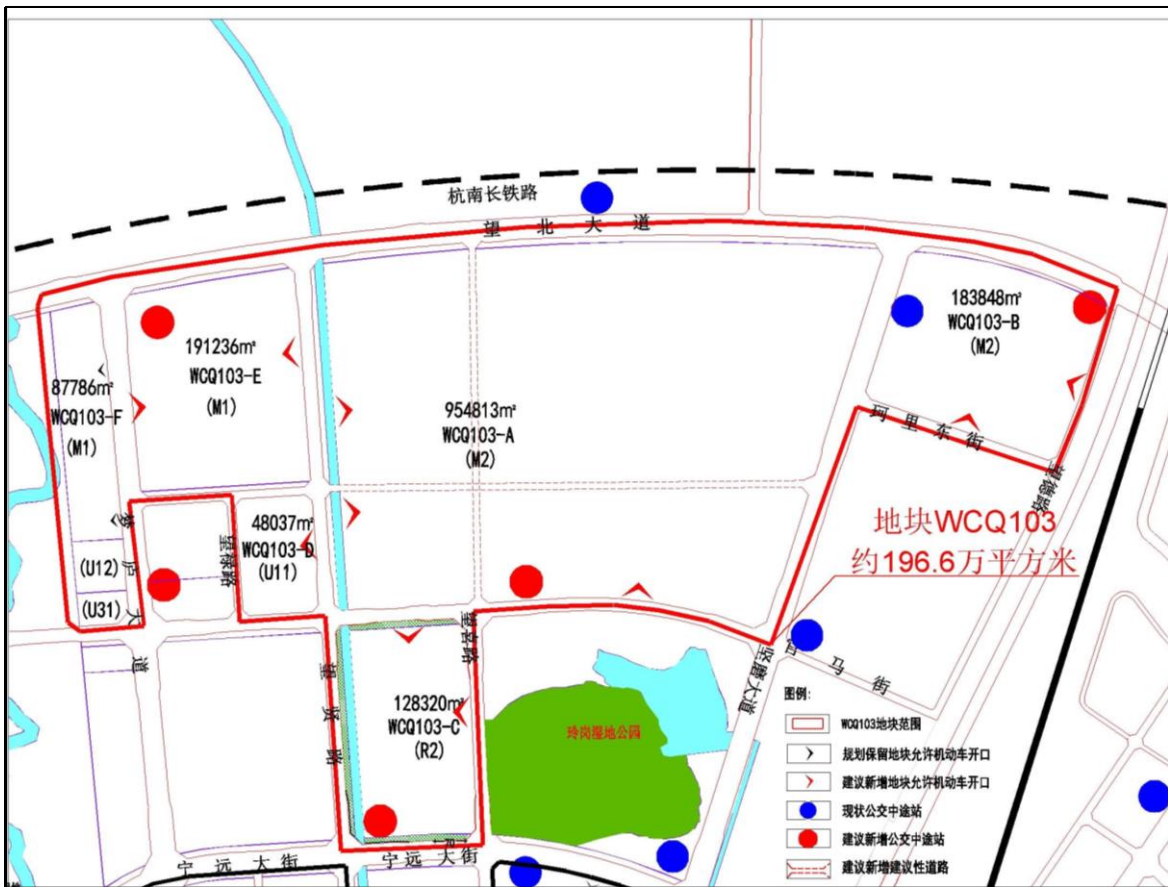


图 7.2 WCQ103 地块优化建议改善图

7.3.3 地块 WCQ105 开发控制建议

1、开发强度建议

根据前文预测及道路容量适应性分析，地块 WCQ105 地块的新增交通量满足规划片区路网的承载力要求，建议地块开发时按控规用地性质、规模进行控制，具体指标要求如下表所示。

表 7.14 地块 WCQ105 开发强度建议表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m²) | 容积率 | 配建机动车泊位最低值 | 配建机动车泊位最高值 | 配建非机动车泊位最低值 | 配建非机动车泊位最高值 |
|----------|------|----------|-----------|---------|------------|------------|-------------|-------------|
| WCQ105-A | M1 | 一类工业用地 | 100980 | 1.0-2.0 | 303 | 606 | 2020 | 4040 |
| | M1 | 一类工业用地 | 78294 | 1.0-2.0 | 235 | 470 | 1566 | 3132 |
| | S41 | 公共交通场站用地 | 5762 | / | 0 | 0 | 0 | 0 |

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 配建机动车泊位最低值 | 配建机动车泊位最高值 | 配建非机动车泊位最低值 | 配建非机动车泊位最高值 |
|----------|------|--------|------------------------|---------|------------|------------|-------------|-------------|
| WCQ105-B | M1 | 一类工业用地 | 138427 | 1.0-2.0 | 416 | 831 | 2769 | 5538 |
| | M1 | 一类工业用地 | 105078 | 1.0-2.0 | 316 | 631 | 2102 | 4204 |
| | M1 | 一类工业用地 | 53157 | 1.0-2.0 | 160 | 319 | 1064 | 2127 |
| WCQ105-C | M1 | 一类工业用地 | 165325 | 1.0-2.0 | 496 | 992 | 3307 | 6613 |
| WCQ105-D | M1 | 一类工业用地 | 88496 | 1.0-2.0 | 266 | 531 | 1770 | 3540 |
| | M1 | 一类工业用地 | 94912 | 1.0-2.0 | 285 | 570 | 1899 | 3797 |

2、机动车出入口控制建议

按照上述规范要求，结合建议性道路对地块的划分情况，按照货运出入口宜开设在次干路上、客运出入口宜开设在支路上等原则，对 WCQ105 地块各小地块机动车开口进行控制，具体如下图表所示。

表 7.15 地块 WCQ105 出入口控制建议表

| 地块编号 | 用地性质 | 容积率 | 用地面积(m ²) | 优化建议允许开口位置 | 出入口宽度 | 转弯半径 |
|----------|----------|---------|-----------------------|--------------------------|--------|-------|
| WCQ105-A | 一类工业用地 | 1.0-2.0 | 100980 | 罕王路 1 个、启阳路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 1.0-2.0 | 78294 | 田珑路 1 个、启阳路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 公共交通场站用地 | / | 5762 | / | 7-10m | 4-6m |
| WCQ105-B | 一类工业用地 | 1.0-2.0 | 138427 | 罕王路 1 个、启阳路 1 个、罗子垆路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 1.0-2.0 | 105078 | 启阳路 1 个、罗子垆路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 1.0-2.0 | 53157 | 月光垆路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ105-C | 一类工业用地 | 1.0-2.0 | 165325 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个、启阳路 2 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ105-D | 一类工业用地 | 1.0-2.0 | 88496 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 一类工业用地 | 1.0-2.0 | 94912 | 罕王路 1 个、田珑路 1 个 | 10-15m | 9-12m |

3、周边公共交通设施控制建议

遵循公交中途站布设原则，结合项目地块周边道路情况，建议在地块周边增

加 2 个公交中途站，并按照港湾式站台建设。具体如下图表所示。



图 7.3 WCQ105 地块优化建议改善图

7.3.4 地块 WCQ106 开发控制建议

1、开发强度建议

根据前文预测及道路容量适应性分析，地块 WCQ106 地块的新增交通量满足规划片区路网的承载力要求，建议地块开发时按控规用地性质、规模进行控制，具体指标要求如下表所示。

表 7.16 地块 WCQ106 开发强度建议表

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 配建机动车泊位最低值 | 配建机动车泊位最高值 | 配建非机动车泊位最低值 | 配建非机动车泊位最高值 |
|----------|------|--------|------------------------|---------|------------|------------|-------------|-------------|
| WCQ106-A | RB | 商住用地 | 24929 | 2.2 | 439 | 439 | 275 | 275 |
| | RB | 商住用地 | 35339 | 2.2 | 622 | 622 | 389 | 389 |
| WCQ106-B | M2 | 二类工业用地 | 46316 | 1.0-2.0 | 139 | 278 | 927 | 1853 |
| | M2 | 二类工业用地 | 47597 | 1.0-2.0 | 143 | 286 | 952 | 1904 |

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 配建机动车泊位最低值 | 配建机动车泊位最高值 | 配建非机动车泊位最低值 | 配建非机动车泊位最高值 |
|----------|------|--------|------------------------|---------|------------|------------|-------------|-------------|
| | M2 | 二类工业用地 | 45008 | 1.0-2.0 | 136 | 271 | 901 | 1801 |
| | M2 | 二类工业用地 | 47895 | 1.0-2.0 | 144 | 288 | 958 | 1916 |
| WCQ106-C | M2 | 二类工业用地 | 47059 | 1.0-2.0 | 142 | 283 | 942 | 1883 |
| | M2 | 二类工业用地 | 23266 | 1.0-2.0 | 70 | 140 | 466 | 931 |
| WCQ106-D | M2 | 二类工业用地 | 34831 | 1.0-2.0 | 105 | 209 | 697 | 1394 |
| | M2 | 二类工业用地 | 39017 | 1.0-2.0 | 118 | 235 | 781 | 1561 |
| | M2 | 二类工业用地 | 35652 | 1.0-2.0 | 107 | 214 | 714 | 1427 |
| | M2 | 二类工业用地 | 41509 | 1.0-2.0 | 125 | 250 | 831 | 1661 |
| WCQ106-E | M2 | 二类工业用地 | 97921 | 1.0-2.0 | 294 | 588 | 1959 | 3917 |
| WCQ106-F | M2 | 二类工业用地 | 109975 | 1.0-2.0 | 330 | 660 | 2200 | 4399 |
| | M2 | 二类工业用地 | 63957 | 1.0-2.0 | 192 | 384 | 1280 | 2559 |

2、机动车出入口控制建议

按照上述规范要求，结合建议性道路对地块的划分情况，按照货运出入口宜开设在次干路上、客运出入口宜开设在支路上等原则，对 WCQ105 地块各小地块机动车开口进行控制，具体如下图表所示。

表 7.17 地块 WCQ105 出入口控制建议表

| 地块编号 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 优化建议允许开口位置 | 出入口宽度 | 转弯半径 |
|----------|--------|------------------------|---------|----------------------------|--------|-------|
| WCQ106-A | 商住用地 | 24929 | 2.2 | 梦庐大道 1 个，启虹路 1 个 | 7-10m | 4-6m |
| | 商住用地 | 35339 | 2.2 | 梦庐大道 1 个，启虹路 1 个 | 7-10m | 4-6m |
| WCQ106-B | 二类工业用地 | 46316 | 1.0-2.0 | 规划支路 1 个，启虹路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 二类工业用地 | 47597 | 1.0-2.0 | 发展八路 1 个，规划支路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 二类工业用地 | 45008 | 1.0-2.0 | 规划支路 1 个，启虹路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 二类工业用地 | 47895 | 1.0-2.0 | 望贤路 1 个，启虹路 1 个，工业八路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ106-C | 二类工业用地 | 47059 | 1.0-2.0 | 梦庐大道 2 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 二类工业用地 | 23266 | 1.0-2.0 | 梦庐大道 2 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ106-D | 二类工业用地 | 34831 | 1.0-2.0 | 规划支路 1 个，工业九路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 二类工业用地 | 39017 | 1.0-2.0 | 望贤路 1 个，工业九路 1 个，规划支路 1 个， | 10-15m | 9-12m |
| | 二类工业用地 | 35652 | 1.0-2.0 | 工业十二路 1 个，工业九路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 二类工业用地 | 41509 | 1.0-2.0 | 望贤路 1 个，规划支路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ106-E | 二类工业用地 | 97921 | 1.0-2.0 | 望贤路 1 个，工业十二路 2 个 | 10-15m | 9-12m |
| WCQ106-F | 二类工业用地 | 109975 | 1.0-2.0 | 启虹路 1 个，望喜路 1 个 | 10-15m | 9-12m |
| | 二类工业用地 | 63957 | 1.0-2.0 | 工业八路 1 个，望喜路 1 个，启虹路 1 个 | 10-15m | 9-12m |

3、周边公共交通设施控制建议

遵循公交中途站布设原则，结合项目地块周边道路情况，建议在地块周边增加 2 个公交中途站，并按照港湾式站台建设。具体如下图表所示。

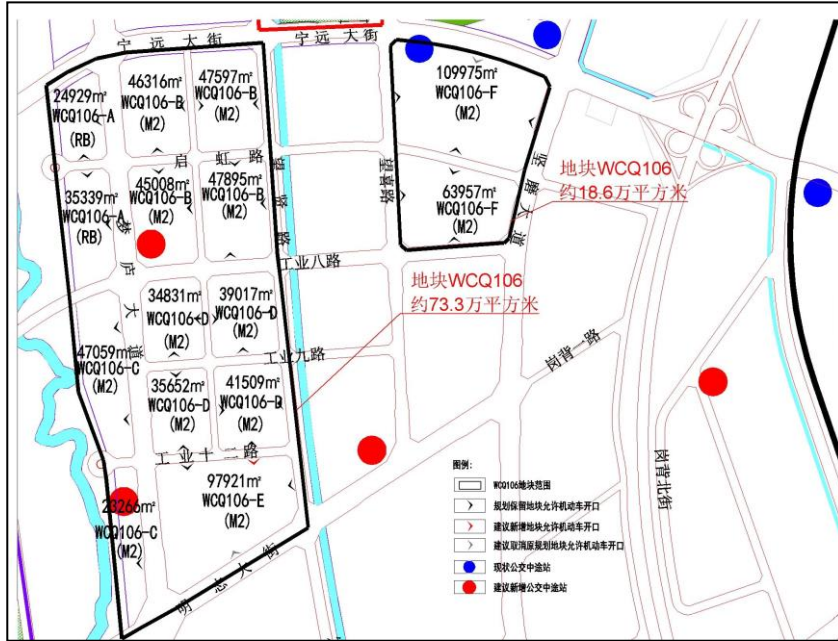


图 7.4 WCQ106 地块优化建议改善图

7.4 地块开发其他建议

7.4.1 地块周边交通组织建议

根据前文对项目周边道路节点的管控形式，对项目地块周边的交通组织提出建议，其中梦庐大道、宁远大街、望北大道、梦山大道沿线与支路相交交叉口实施右进右出交通组织形式，支路与次干路、支路相交交叉口实施无信号灯控制，减速让行交通组织形式。



图 7.5 评价地块周边交通组织建议图

7.4.2 评价范围道路建设时序建议

地块周边道路建设时序主要结合研究范围内地块开发时序、道路建设现状以及道路建设的急迫性等因素，建议近期推进评价范围内梦庐大道以西区域主干路网的建设，如宁远大街、明志大街、兴业西大道等。建议远期推进评价范围内支路的建设。



图 7.6 评价范围内道路建设时序建议图

7.4.3 地块不需单独编制交通影响评价报告建议

根据《南昌市建设项目区域性交通影响评价操作办法》第七条指出：项目建设单位应根据《南昌市建设项目交通影响评价技术导则》的要求，编制交通影响评价报告书，但属于编制了区域性交通影响评价报告区域内的以下项目，如项目修建性详细规划与规划条件一致，可不需编制交通影响评价报告：

- 1、不紧邻城市主干道及以上道路的建设项目；
- 2、居住类建设项目：总建筑面积 <20 万 m^2 ；
- 3、公建类建设项目（不含市级文体设施）：总建筑面积 <8 万 m^2 ；
- 4、单独报建的学校类建设项目：总建筑面积 <2 万 m^2 ；
- 5、市级及以上文体设施项目：总建筑面积 <5 万 m^2 ；
- 6、商业综合体单体：建筑面积 <5 万 m^2 ；
- 7、一类工业、企业研发等建设项目：建筑面积 <6 万 m^2 ；
- 8、二类工业、三类工业、仓储用地等建设项目：用地面积 <20 万 m^2 ；
- 9、编制了交通详细规划且经市政府或有关主管部门批复的次干路及以上级别道路；

即当项目地块满足第一条并满足其余相应类型项目不需单独编制交通影响评价条件规定，如居住类项目满足第一条并满足第二条，可不需编制交通影响评价报告。

根据《南昌市建设项目交通影响评价技术导则》中第4节交通影响评价启动阈值的提出：工业类建设项目的启动阈值应为：一类工业（T091）、企业研发（T095）等建设项目总建筑面积2万平方米，二类工业（T092）、三类工业（T093）、仓储物流（T094）等建设项目用地面积10公顷等。

基于上述项目不需单独编制交通影响评价条件规定以及启动阈值条件规定，本次

项目地处三类地区，建议本次评价地块中可不需编制交通影响评价报告的有 WCQ102-F、WCQ106-B 等 13 个地块，具体见下表所示。

表 7.18 不需单独编制交通影响评价报告地块

| 地块编号 | 用地编码 | 用地性质 | 用地面积 (m ²) | 容积率 | 备注 |
|----------|------|--------|------------------------|---------|--------------------------------|
| WCQ102-F | R2 | 二类居住用地 | 63650 | 2.5 | 满足不需单独编制交通影响评价条件规定 |
| WCQ106-B | M2 | 二类工业用地 | 46316 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |
| | M2 | 二类工业用地 | 47597 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |
| | M2 | 二类工业用地 | 45008 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |
| | M2 | 二类工业用地 | 47895 | 1.0-2.0 | 满足不需单独编制交通影响评价条件规定且未达到启动阈值条件规定 |
| WCQ106-C | M2 | 二类工业用地 | 47059 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |
| | M2 | 二类工业用地 | 23266 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |
| WCQ106-D | M2 | 二类工业用地 | 34831 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |
| | M2 | 二类工业用地 | 39017 | 1.0-2.0 | 满足不需单独编制交通影响评价条件规定且未达到启动阈值条件规定 |
| | M2 | 二类工业用地 | 35652 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |
| | M2 | 二类工业用地 | 41509 | 1.0-2.0 | 满足不需单独编制交通影响评价条件规定且未达到启动阈值条件规定 |
| WCQ106-E | M2 | 二类工业用地 | 97921 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |
| WCQ106-F | M2 | 二类工业用地 | 63957 | 1.0-2.0 | 未达到启动阈值条件规定 |

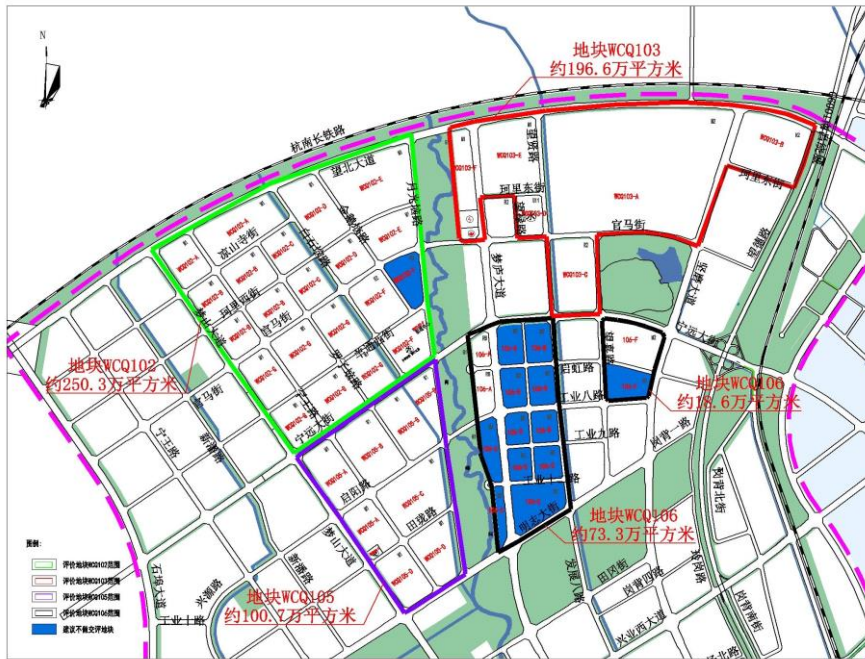


图 7.7 不需单独编制交通影响评价报告地块

8 结论与建议

8.1 结论

8.1.1 道路交通分析结论

1、评价范围总用地用地面积 26.01 万平方公里。规划常住人口 12.6 万人，评价区域内总岗位数约为 18 万个，其中工业的岗位数约为 14 万个，其他岗位约为 4 万个。

2、用地开发强度与路网承载力适应性评价结论

(1) 区域内部主要道路评价结论

1) 从用地性质方面来看，评价区域内用地以一类、二类工业为主，高峰时段潮汐交通明显，且主要为产业园区工作人员的通勤交通，货运交通较少。

2) 从交通廊道方面来看，武功山大道、南昌绕城高速、石埠大道是南昌市西部对外的重要通道，过境交通需求较大，在目标年道路饱和度较低，能够承载过境交通与评价区内对外交通的需求；梦山大道、坚磨大道、宏图大道是评价区域与其他片区重要的南北向联系通道，目标年道路饱和度较低，能够满足南北向的交通需求，运行情况较为良好；望北大道、宁远大街、明志大街、兴业西大道为评价区域与周边区域重要的东西向联系通道，目标年交通主要集中在宁远大街以及兴业西大道上，道路饱和度较低，区域路网整体运行情况较为稳定。

3)从土地利用与道路运行适应性方面来看,评价区域内,整体开发强度不大,片区道路路段饱和度均小于 0.85,不超过道路容量控制指标,评价区域内用地与道路网承载力相匹配,片区内道路网承载力可支撑评价地块的开发。

(2) 主要对外通道评价结论

1)近期 2025 年评价区域内的用地开发程度较低,区域内道路网交通运行情况较为良好。对外通道的道路容量能够满足对外疏散的交通需求,且其道路承载余量仍较为富余。

2)远期 2035 年评价区域内的用地以全部开发建设完成,区域内道路网交通运行情况较为稳定。对外通道的道路容量能够满足对外疏散的交通需求。

(3) 对外重要转换节点评价结论

评价范围内的对外平面转换节点以及立交节点均能满足未来年区域内对外疏散的交通需求。

3、道路交通

✓评价范围对外联系的南北向通道有 3 条,东西向联系通道有 4 条。与周边区域联系紧密,对外交通条件较好,各方向联系通道满足规范要求。

✓评价范围内路网密度为 $5.02\text{km}/\text{km}^2$; 大于 $4\text{km}/\text{km}^2$; 干线道路网络密度为 $3.1\text{km}/\text{km}^2$; 大于规范值 ($1.5\text{-}2.2\text{km}/\text{km}^2$),评价范围内道路网密度较高,路网分布合理,各级道路中干线路网密度偏高,能支撑片区的功能定位发展。

✓规划片区干线道路间距大部分小于 1.5km ,除最北侧梦山大道-梦庐大道间距达到了 2.28 km ,超过了 1.5km ,不满足规范要求。规划片区集散道路、支线道路街区尺度均控制在 600m 以内,满足规范要求。

✓为保证干线道路集散的快速性，支线道路不宜直接与干线道路形成交叉连通。但评价范围内存在大量的主干路与支路相连，建议进一步优化交叉口控制方式，保障干线道路集散时效性。

✓评价范围内部分道路道路红线宽度大于规范值，如武功山大道（规划 81 米宽），但考虑到武功山大道为既有道路，且为南昌市城际铁路规划主通道，认为可接受，可不作调整。兴业西大道、明志大街、梦山大道、坚磨大道等 5 条主干路规划为 II 级主干路，规划红线宽度均为 50 米，考虑到这 5 条主干路规划为公交走廊或货运通道，可适度放宽道路红线宽度，满足规范要求。月光垸路、望喜路规划为 30 米宽，建议提高道路等级，由支路调整为次干路。道路横断面设计存在部分道路没有采用行人空间与非机动车空间用绿化带隔开或高差隔离的方式，建议进一步优化。

8.1.2 公共交通分析结论

1、轨道交通

该区域地铁线路已按最新南昌市城市综合交通体系规划方案和城市轨道网络规划方案落实规划片区内轨道站点 800 米范围覆盖率达到 17.58%，可较好的为周边居民提供便利的轨道交通出行，控规方案未考虑轨道交通与常规公交、慢行交通等的衔接。

2、常规公交

规划的 4 处公交场站均临近城市公共客运交通走廊，布设在居住区、商业区或文体中心等主要客流集散点附近，布局合理。但地处 WCQ101 地块的单个首末站规划用地过大，不满足规范要求，建议适度调整该公交首末站用地规模。同时

梦山街道（居住区）未设置首末站，为满足该居住区公交出行需求，建议增设 1 处约 2000m² 公交场站。轨道站点周边应配置一定规模公交首末站，但由于区域内规划轨道线网尚未明确，因此先不作考虑。

8.1.3 静态交通分析结论

1、社会公共停车场

区域内将形成以配建停车场为主，公共社会停车场为主停车场布局。该区域未来年公共停车场需求约为 3.12 万 m²，区域内规划社会停车场规模不足，已规划的社会停车场规模、选址合理，建议新增社会停车场规模，以满足片区社会停车场需求。

2、地块停车配建

由于区域内整体处于待开发阶段，地块停车配建参照相关标准执行。

8.1.4 慢行交通分析结论

1、步行交通

规划片区内步行网络主要由道路两侧的人行道构成，基本可以保障步行道的基本通行空间和连续性，规划区域内道路均能提供 2.0 米宽度的人行道空间，步行空间得到保证，步行环境及舒适性较好。规划片区未对过街设施做明确的要求，需进一步优化。

2、非机动车交通

控规提出评价范围内道路均设有非机动车专用道，非机动车道与机动车道多使用绿化隔离带隔离，且大部分通过抬高人行专用道高度实现人行道与非机动车分离。规划的非机动车车道宽度均大于 2.5 米，但在部分次干路上存在机非混行，

如望贤路、启阳路等。同时规划片区未对非机动车停车设施做明确的要求，需进一步优化。

8.1.5 货运交通分析结论

1、规划片区内货运廊道结构较为完整，货运通道符合货运需求。货运通道车道宽度均可按 3.75 米设计。

2、根据《车库建筑设计规范（JGJ100-2015）》，轻型货车最小转弯半径为 6 米-7.2 米，中型货车最小转弯半径为 7.2 米-9 米，大型货车最小转弯半径为 9 米-10.5 米，铰接货车最小转弯半径为 10.5 米-12.5 米，评价范围内各交叉口均能满足货车转弯半径需求。

3、货运停放建议：（1）未来年地块内货运停车泊位供给（可提供至少约 4417 个）大于停车需求（约 4167 个货车停车泊位），该地区货车停放需求可以利用地块配建的货车停车泊位来满足该地区货运停车需求，不需单独新增货车停车场。

（2）货车泊位尺寸设置参照相关规范标准如《车库建筑设计规范（JGJ100-2015、J1996-2015）》以及《公路工程技术标准 JTG B01-2014》等。

8.1.6 地块开发控制结论

控规方案的地块开发强度在按照最大容积率开发的情形下，地块周边道路运行均较好，且出入口位置、出入口数量均满足规范要求。建议结合未来土地的实际情况及周边道路条件，合理确定项目地块出入口设置。

8.2 改善建议

8.2.1 需控规落实建议

1、地块开发强度

✓评价地块开发强度可按照控规要求进行开发，并建议结合地块周边路网建设情况，加强对地块开发时序的引导。

✓基于《南昌市建设项目区域性交通影响评价操作办法》中不需单独编制交通影响评价条件规定以及启动阈值条件规定，本次项目地处三类地区，建议本次评价地块中可不需编制交通影响评价报告的有 WCQ102-F、WCQ106-B 等 13 个地块。

2、道路交通

✓建议地块周边规划路（望北大道、梦山大道等）应与开发地块按规划同步实施，为地块出行提供条件。建议近期推进评价范围内梦庐大道以西区域干线路网的建设，如宁远大街、明志大街、兴业西大道等。建议远期推进评价范围内支路的建设。

✓建议性道路要求：（1）当地块内仅有一条建议性道路时，建议性道路的起讫点相交道路不得改变，且相交角度不得小于 75 度；（2）当地块内有两条及以上建议性道路时，地块内部建议性道路不得形成丁字形路口；（3）建议性道路与市政道路之间的间距要满足相关规范要求。

✓优化道路横断面：（1）对区域内道路红线宽度不进行调整，但提高望喜路、月光垆路等 30 米宽道路等级，由支路调整至次干路；（2）对宏图大道、其他 30 米、24 米道路横断面进行调整，压缩 5 米人行道至 2.5 米，增设 2.5 米的非机动车道，同时将非机动车车道和人行道设置高差隔离；（3）控规对评价范围内各道路横断面未进行路权划分，本次提出了道路横断面路权划分方案。

✓评价范围内存在大量的主干路与支路相连，主干路与支路相交形成的交叉口，建议支路采取右进右出与主干路衔接的交通组织方式，干路与干路衔接形成的路口建议采取信号控制的交通方式。

3、公共交通

✓建议轨道交通规划线路经过地带，线路以道路中心线为基线的，两侧各 60 米为轨道交通控制线，控制线以内的建设应与轨道交通建设部门协调，当轨道线路偏离道路以外地段，轨道交通控制线应经专项研究确定。

✓建议轨道站点与沿线用地协调建设，在区域内形成轨道与用地互相支撑的 TOD 开发模式，在站点周围形成便捷的慢行网络、丰富的商业业态、融洽的城市氛围。

✓建议结合规划的轨道站点建设增设一处公交枢纽站，以保障城市轨道交通站点能与公交首末站衔接，且轨道站点出入口与首末站的换乘距离不宜大于 100 米，与公交停靠站衔接，换乘距离不宜大于 50 米。轨道站点周边应配置一定规模公交首末站，但由于区域内规划轨道线网尚未明确，因此先不作考虑。

✓建议适当减少一处位于 WCQ101 的公交首末站面积，减少的面积用于新增规划的社会停车场、非机动车停车场。在梦山街道旁边结合居住区内部利用 WCQ102-F 地块规划的街道中心用地，新增一处用地面积约 2000 m² 公交首末站。

✓建议将梦庐大道和宁远大街调整为普通公交走廊，规划公交走廊由“3 干线+1 普通”规划公交线网调整为 3 干线+3 普通”规划公交走廊，即 3 条干线公交走廊为：梦山大道、兴业西大道及武功山大道，3 条普通公交走廊为：梦庐大道、宁远大街及宁王路。

4、货运交通

✓对评价范围货运通道道路横断面进行优化，规划的货运通道车道宽度设计按照 3.75m 设计。

✓对主要货运通道横断面进行优化，不调整其道路横断面红线宽度，但进一步明确道路横断面路权划分方案，如石埠大道、望北大道、宁远大街等。

5、静态交通

✓利用紧邻 WCQ102F 地块的右侧绿地，新增约一处约 9000 m²地下社会公共停车场。

✓利用 WCQ101 地块规划的一处 17263.73 m²的公交首末站，新增一处约 9000 m²地面社会公共停车场。

✓利用 WCQ203 地块的绿地，新增约一处 9000 m²地下社会公共停车场。

✓由于区域内整体处于待开发阶段，地块停车配建参照相关标准执行，其中货运停车需求主要根据规划的工业地块自身配建的停车泊位数解决。

6、慢行交通

✓建议规划评价范围内望贤路、启阳路、田冈街、洋湖一路、鲁田路、罕王路、同达路等道路非机动车道与机动车车道混行问题进行道路横断面优化。

✓建议评价范围内人行过街均利用平面交叉口通行。

✓结合轨道站点、公交首末站站点设置，建议新增非机动车停车场 8 处，非机动车停车场单个停车位面积按照 1.5-1.8m² 设置。

8.2.2 建议性措施

1、建议加强区域内交通秩序的管理，营造良好交通环境；

2、建议考虑项目公交出行需求，调整优化公交线路；

3、建议完善项目周边道路慢行交通设施。

4、交通组织建议

(1) 内部交通组织

1)建议评价范围内建议设置信号控制交叉口的有 74 个，右进右出的交叉口的有 44 个，停车让行交叉口的有 10 个，减速让行交叉口的有 70 个。

2)根据道路横断面评价结果，建议将红线宽度为 30m 的支路道路等级调整为次干路，如望喜路、月光垆路道路、工业十路、兴源路（兴业西大道-武功山大道）、岗背路；

3)建议区域内次干路以上等级相交的交叉口采用平面信号控制型交叉口（除规划的立交之外）；

4)评价范围内支路与主干路相交的交叉口较多，为保障主干路车流运行的连续性，建议支路与主干路交叉口实施右进右出的交通组织形式；

5)建议支路与支路或支路与次干路相交的交叉口采用减速让行的管控方式；

6)建议主干路沿线地块禁止开口，若部分地块受用地条件限制，不得不在主干路上开口时，为减少地块进出车流对主干路车流的影响，建议地块开口实施右进右出的交通组织方式，如梦庐大道西侧用地。

(2) 对外交通组织

区域对外联系通道数量较多，对外疏散便利，建议未来年主要通过武功山大道、望北大道、宁远大街、明志大街、兴业西大道、宏图大道、石埠大道以及南昌绕城高速实现对外联系。

为了保障未来年评价范围内往东侧疏散的车流能够稳定顺畅的运行，结合东侧对外关键通道的红线宽度、道路横断面及交通需求统筹考虑，建议望北大道、宁远大街、武功山大道横断面按照车道数“N+1”进行规划设计，为未来年道路改善，增加车道数预留空间；建议兴业中大道横断面按规划实施，以便与兴业西大道更好的衔接，保障车流能够较为顺畅的对外疏散。

（3）过境交通组织

近期 2025 年研究区域内部分道路未能实施，路网条件较差。武功山大道是南昌市西南部对外的重要通道之一，过境交通量较大，大型货车较多，区域内近期无第二通道能够分流武功山大道过境交通，因此近期内交通压力较大，拥堵较为严重。建议 1) 结合未来区域交通发展情况，对武功山大道石埠大道以北段实施限货政策，引导过境交通及跨区域出行由南昌绕城高速、昌樟高速等通道进行；2) 加快片区内的道路网建设，完善路网条件，增设对外通道，分流过境交通，降低武功山大道的交通压力。南北向过境交通则主要通过南昌绕城高速完成疏散。

远期 2035 年研究区域以及周边用地开发程度较高，道路交通设施建设完善，建议东西向过境交通通过武功山大道、望北大道进行疏散，南北向过境交通通过南昌绕城高速、石埠大道进行疏散。

4、建议远期对评价范围内明志大街以南的生活区采取适当的货运限行管理措施：大型货车每日 7 时至 22 时，禁止进入该生活区；中型货车每日早晚高峰（早高峰 7 时-9 时、晚高峰 17 时-19 时）禁止进入该生活区；小型货车全天不限制。

5、因国土空间规划和轨道线网规划方案存在调整可能，根据《南昌市建设项目区域性交通影响评价操作办法（试行）》要求，区域交评有效期5年，建议届时根据稳定方案，优化完善相关成果内容。

附表

附表 1 2025 年评价范围内交通小区高峰小时公交 OD 表 (单位: pcu)

| 大区 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 201 | — | 165 | 189 | 15 | 11 | 47 | 44 | 1 | 2 | 173 | 171 | 2 | 23 | 8 | 2 |
| 202 | 18 | — | 32 | 11 | 16 | 21 | 29 | 4 | 6 | 40 | 48 | 6 | 40 | 7 | 2 |
| 203 | 33 | 99 | — | 13 | 24 | 24 | 28 | 3 | 3 | 78 | 61 | 6 | 48 | 3 | 8 |
| 204 | 7 | 50 | 19 | — | 2 | 13 | 18 | 2 | 2 | 6 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 |
| 205 | 11 | 195 | 194 | 15 | — | 47 | 44 | 1 | 5 | 173 | 171 | 2 | 23 | 8 | 2 |
| 206 | 22 | 24 | 23 | 9 | 6 | — | 15 | 1 | 1 | 8 | 21 | 9 | 16 | 10 | 1 |
| 207 | 18 | 29 | 27 | 8 | 3 | 16 | — | 1 | 2 | 43 | 47 | 2 | 23 | 6 | 1 |
| 301 | 1 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 1 | — | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 302 | 1 | 3 | 4 | 2 | 0 | 3 | 1 | 0 | — | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 303 | 32 | 191 | 197 | 7 | 1 | 16 | 49 | 1 | 1 | — | 2 | 1 | 4 | 2 | 2 |
| 304 | 21 | 188 | 189 | 3 | 1 | 27 | 49 | 1 | 1 | 2 | — | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 305 | 2 | 106 | 141 | 2 | 0 | 20 | 1 | 0 | 1 | 101 | 1 | — | 1 | 0 | 2 |
| 306 | 22 | 101 | 141 | 7 | 1 | 48 | 29 | 1 | 1 | 104 | 2 | 1 | — | 2 | 2 |
| 307 | 11 | 18 | 16 | 3 | 1 | 15 | 8 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | — | 1 |
| 308 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | — |

附表 2 2025 年评价范围内交通小区高峰小时货车 OD 表 (单位: pcu)

| 大区 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 201 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 202 | 0 | — | 44 | 0 | 0 | 2 | 0 | 5 | 33 | 10 | 5 | 34 | 8 | 35 | 6 |
| 203 | 0 | 45 | — | 0 | 0 | 5 | 0 | 7 | 30 | 7 | 7 | 32 | 6 | 34 | 5 |
| 204 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 205 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 206 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 207 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 301 | 0 | 6 | 6 | 0 | 0 | 1 | 0 | — | 1 | 5 | 2 | 2 | 5 | 2 | 7 |
| 302 | 0 | 35 | 36 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | — | 4 | 2 | 78 | 4 | 2 | 6 |
| 303 | 0 | 11 | 8 | 0 | 0 | 2 | 0 | 6 | 4 | — | 6 | 5 | 5 | 6 | 2 |
| 304 | 0 | 7 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 6 | — | 2 | 6 | 72 | 8 |
| 305 | 0 | 35 | 36 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 76 | 5 | 2 | — | 5 | 2 | 6 |
| 306 | 0 | 8 | 5 | 0 | 0 | 2 | 0 | 6 | 4 | 5 | 6 | 5 | — | 6 | 5 |
| 307 | 0 | 33 | 31 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 6 | 72 | 2 | 6 | — | 8 |
| 308 | 0 | 7 | 6 | 0 | 0 | 2 | 0 | 7 | 5 | 4 | 8 | 6 | 5 | 8 | — |

附表 3 2025 年评价范围内交通小区高峰小时机动车 OD 表 (单位: pcu)

| 大区 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 201 | — | 161 | 197 | 113 | 11 | 32 | 26 | 4 | 6 | 271 | 118 | 7 | 11 | 8 | 8 |
| 202 | 94 | — | 181 | 14 | 15 | 10 | 17 | 4 | 38 | 92 | 95 | 56 | 72 | 42 | 8 |
| 203 | 102 | 195 | — | 19 | 14 | 16 | 15 | 4 | 38 | 95 | 96 | 58 | 72 | 46 | 9 |
| 204 | 3 | 16 | 12 | — | 13 | 12 | 19 | 4 | 3 | 12 | 15 | 4 | 6 | 4 | 5 |
| 205 | 101 | 162 | 203 | 23 | — | 16 | 18 | 4 | 7 | 244 | 120 | 8 | 15 | 9 | 4 |
| 206 | 31 | 13 | 13 | 15 | 33 | — | 17 | 5 | 8 | 19 | 24 | 29 | 20 | 37 | 3 |
| 207 | 9 | 32 | 239 | 10 | 11 | 13 | — | 4 | 11 | 13 | 19 | 19 | 11 | 13 | 4 |
| 301 | 3 | 7 | 6 | 5 | 5 | 3 | 3 | — | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 302 | 4 | 59 | 58 | 3 | 5 | 10 | 13 | 3 | — | 8 | 14 | 934 | 26 | 6 | 2 |
| 303 | 94 | 468 | 587 | 16 | 96 | 9 | 14 | 4 | 9 | — | 24 | 124 | 114 | 25 | 2 |
| 304 | 96 | 477 | 579 | 18 | 96 | 13 | 11 | 4 | 14 | 23 | — | 42 | 23 | 950 | 3 |
| 305 | 4 | 89 | 92 | 13 | 5 | 23 | 15 | 4 | 944 | 429 | 40 | — | 19 | 27 | 2 |
| 306 | 7 | 549 | 555 | 15 | 10 | 16 | 13 | 3 | 30 | 313 | 24 | 15 | — | 28 | 3 |
| 307 | 5 | 73 | 78 | 11 | 6 | 31 | 14 | 3 | 8 | 24 | 950 | 29 | 27 | — | 2 |
| 308 | 8 | 34 | 38 | 7 | 5 | 5 | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | — |

附表 4 2035 年评价范围内交通小区高峰小时公交 OD 表 (单位)

| 大区 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 |
|-----|------|------|------|-----|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 201 | — | 394 | 490 | 47 | 473 | 604 | 326 | 10 | 21 | 130 | 112 | 22 | 230 | 11 | 39 |
| 202 | 451 | — | 503 | 48 | 479 | 613 | 332 | 10 | 22 | 131 | 112 | 23 | 231 | 12 | 40 |
| 203 | 1052 | 942 | — | 115 | 523 | 845 | 785 | 24 | 51 | 133 | 129 | 53 | 273 | 27 | 92 |
| 204 | 82 | 73 | 92 | — | 88 | 113 | 62 | 2 | 4 | 6 | 2 | 4 | 6 | 2 | 7 |
| 205 | 1455 | 1486 | 1610 | 156 | — | 2010 | 1082 | 33 | 70 | 800 | 40 | 74 | 102 | 38 | 128 |
| 206 | 946 | 839 | 955 | 102 | 1024 | — | 712 | 22 | 46 | 66 | 26 | 49 | 66 | 25 | 83 |
| 207 | 561 | 498 | 628 | 61 | 605 | 780 | — | 13 | 27 | 40 | 16 | 29 | 39 | 15 | 49 |
| 301 | 20 | 18 | 22 | 2 | 21 | 27 | 15 | — | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 302 | 41 | 37 | 47 | 5 | 44 | 57 | 31 | 1 | — | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| 303 | 359 | 353 | 367 | 7 | 164 | 82 | 45 | 1 | 3 | — | 2 | 303 | 4 | 2 | 5 |
| 304 | 323 | 321 | 326 | 3 | 25 | 33 | 18 | 1 | 1 | 2 | — | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 305 | 44 | 39 | 49 | 5 | 47 | 61 | 33 | 1 | 2 | 3 | 1 | — | 3 | 1 | 4 |
| 306 | 1960 | 1953 | 1966 | 6 | 65 | 83 | 45 | 1 | 3 | 304 | 2 | 3 | — | 2 | 5 |
| 307 | 22 | 20 | 25 | 2 | 24 | 31 | 17 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | — | 2 |
| 308 | 77 | 67 | 84 | 8 | 81 | 104 | 56 | 2 | 4 | 5 | 2 | 4 | 5 | 2 | — |

附表 5 2035 年评价范围内交通小区高峰小时货车 OD 表 (单位: pcu)

| 大区 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 201 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 202 | 0 | — | 146 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 137 | 22 | 21 | 140 | 12 | 140 | 18 |
| 203 | 0 | 148 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 133 | 27 | 19 | 136 | 16 | 137 | 17 |
| 204 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 205 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 206 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 207 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 301 | 0 | 6 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 4 | 6 | 2 | 5 | 6 | 2 | 8 |
| 302 | 0 | 154 | 148 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | — | 113 | 5 | 210 | 13 | 5 | 17 |
| 303 | 0 | 17 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 113 | — | 7 | 114 | 18 | 117 | 24 |
| 304 | 0 | 21 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 7 | — | 6 | 7 | 203 | 9 |
| 305 | 0 | 157 | 151 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 210 | 114 | 6 | — | 14 | 5 | 18 |
| 306 | 0 | 18 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 13 | 18 | 7 | 14 | — | 7 | 24 |
| 307 | 0 | 149 | 146 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 117 | 203 | 5 | 7 | — | 9 |
| 308 | 0 | 18 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 16 | 23 | 9 | 18 | 23 | 9 | — |

附表 6 2035 年评价范围内交通小区高峰小时机动车 OD 表 (单位: pcu)

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|------|-----|------|-----|
| 大区 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 |
| 201 | — | 212 | 239 | 19 | 139 | 181 | 97 | 48 | 290 | 128 | 51 | 99 | 128 | 48 | 171 |
| 202 | 286 | — | 375 | 29 | 216 | 281 | 152 | 74 | 241 | 200 | 79 | 155 | 199 | 75 | 164 |
| 203 | 449 | 523 | — | 47 | 342 | 447 | 241 | 67 | 225 | 319 | 126 | 246 | 216 | 119 | 116 |
| 204 | 19 | 22 | 25 | — | 14 | 19 | 10 | 5 | 10 | 14 | 5 | 10 | 63 | 5 | 17 |
| 205 | 829 | 953 | 1082 | 85 | — | 829 | 444 | 26 | 110 | 583 | 133 | 455 | 590 | 222 | 172 |
| 206 | 525 | 606 | 691 | 54 | 405 | — | 285 | 36 | 162 | 373 | 149 | 291 | 375 | 141 | 187 |
| 207 | 336 | 389 | 444 | 35 | 258 | 339 | — | 87 | 169 | 242 | 96 | 187 | 239 | 90 | 112 |
| 301 | 72 | 96 | 81 | 17 | 29 | 67 | 90 | — | 84 | 89 | 47 | 92 | 39 | 45 | 16 |
| 302 | 252 | 208 | 268 | 37 | 169 | 152 | 191 | 92 | — | 153 | 100 | 1194 | 150 | 94 | 26 |
| 303 | 306 | 386 | 371 | 54 | 287 | 307 | 176 | 82 | 156 | — | 144 | 380 | 559 | 135 | 169 |
| 304 | 300 | 331 | 364 | 21 | 155 | 202 | 110 | 52 | 101 | 144 | — | 113 | 144 | 1154 | 86 |
| 305 | 373 | 431 | 492 | 39 | 288 | 376 | 203 | 97 | 1188 | 267 | 108 | — | 267 | 100 | 46 |
| 306 | 810 | 887 | 867 | 153 | 394 | 513 | 275 | 33 | 54 | 160 | 145 | 183 | — | 138 | 74 |
| 307 | 191 | 219 | 248 | 20 | 147 | 190 | 102 | 50 | 94 | 134 | 1154 | 105 | 137 | — | 78 |
| 308 | 151 | 146 | 142 | 66 | 193 | 139 | 143 | 21 | 128 | 152 | 80 | 50 | 55 | 72 | — |

图纸目录

- 附图 1：评价范围示意图
- 附图 2：评价地块示意图
- 附图 3：区域土地利用现状图
- 附图 4：区域道路路网结构现状图
- 附图 5：区域交通设施及交通组织现状图
- 附图 6：评价范围土地利用规划图
- 附图 7：评价范围规划道路网图
- 附图 8：目标年高峰小时路段流量及饱和度示意图（1）、（2）
- 附图 9-1：评价范围道路路网优化建议图
- 附图 9-2：内部交通组织优化建议图
- 附图 10：对外交通组织优化建议图
- 附图 11：过境交通组织优化建议图
- 附图 12：公交廊道优化建议图
- 附图 13：公交站点优化建议图
- 附图 14：货运通道优化建议图
- 附图 15-1：道路横断面调整前规划图
- 附图 15-2：道路横断面调整后建议图
- 附图 16：静态交通优化建议图
- 附图 17：非机动车停车场优化建议图
- 附图 18-1：WCQ102 地块交通优化建议图
- 附图 18-2：WCQ103 地块交通优化建议图
- 附图 18-3：WCQ105 地块交通优化建议图
- 附图 18-4：WCQ106 地块交通优化建议图
- 附图 19：评价地块周边交通组织建议图
- 附图 20：不需单独做交评的评价地块建议图
- 附图 21：评价范围道路建设时序建议图