

*****工程

交通影响评价报告

〔报批稿〕

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

2014年12月

*****工程

交通影响评价报告

〔报批稿〕

XXXXXXXXXXXXXXXX

2014 年 12 月

目录

1 概 述	1
1.1 研究背景	1
1.2 评价目的、内容、范围及年限	2
2	2
3	3
4	4
1.3 评价依据	4
1.3.1 有关法律、法规	4
1.3.2 相关技术、标准文件	4
4	4
1.4 工程技术路线	4
2 拟建工程简介	6
6	6
2.2 规划设计条件通知书	6
7	7
2.4 工程出入口方案	11
2.5 工程内部道路设置方案介绍	12
3 区域道路交通系统现状及规划分析	13
3.1 区域道路交通现状与规划	13
3.2 现状交通管理状况	16
3.3 现状交通流特征分析	17
3.3.1 现状路段交通流特征分析	17
3.3.2 主要平面交叉口效劳水平分析	19
3.4 区域现状公交分析	23
3.5 区域停车系统分析	24
3.6 区域道路交通现状总体评价	24
4 区域土地利用现状规划分析	26

4.1	区域土地利用现状	26
4.2	区域土地利用规划	28
4.3	地铁规划简介	28
5	交通需求预测	30
		30
		30
		34
	5.3.1 顶峰时段分析	34
	5.3.2 工程交通需求预测	35
	5.4 其它在建工程交通需求预测	38
6	区域及工程内部交通组织	39
		39
	6.1.1 区域交通组织前提与原那么	39
	6.1.2 区域交通组织方案	39
		41
		42
	6.3.1 工程地面交通组织方案	42
	6.3.2 工程地下交通组织方案	44
7	交通分配及影响评价	45
	7.1 交通影响评价指标	45
	7.2 交通分配及效劳水平分析	45
	7.2.1 交通流量分配方法	45
	7.2.2 交叉口流量分析	49
	7.3 交通影响程度分析	50
8	交通系统及设施评价	51
	8.1 工程出入口方案分析评价	51
		52
	8.2.1 停车位数量评价	52
	8.2.2 地下室机动车出入口评价	53

- 8.3 公交系统评价 53
- 8.4 慢行系统评价 54
- 8.5 消防环路评价 54

9 结论和建议 55

55

55

附图：

附图 1 工程位置及研究范围示意图

附图 2.1 工程总平面方案图〔A 区〕

附图 2.2 工程总平面方案图〔B 区〕

附图 3 区域道路交通现状示意图

附图 4 区域道路规划示意图

附图 5 区域土地利用规划示意图

附图 6.1 区域交通组织方案图〔近期〕

附图 6.2 区域交通组织方案图〔评价年〕

附图 7.1 工程地面交通组织方案图〔A 区〕

附图 工程地面交通组织方案图〔B 区〕

附图 8.1 工程地下室交通组织方案图〔A 区〕

附图 8.2 工程地下室交通组织方案图〔B 区〕

附件：

附件 1 工程周边主要道路交通流量调查数据〔2014.11.27，星期四〕

附件 2 工程规划设计条件通知书

1 概 述

1.1 研究背景

某市高新区筹建于 1988 年，现有规划面积 130 平方公里，1991 年被国务院批准为全国首批国家高新技术产业开发区，2006 年被科技部批准为全国首批“创立世界一流园区”试点单位。某市高新区现已成为我国中西部高端产业开展最集中、创新创业资源最富集、投资开展环境最优秀、对区域经济拉动最强劲的区域之一。某市高新区由南部园区和西部园区组成，其中南部园区规划面积 87 平方公里，按照“现代商务中心、高端产业新城”的某市中央商务区(CBD)的定位，重点开展金融、商务、会展、研发、软件及效劳外包等高端效劳业，建设宜业宜居的国际化现代新城。

某某·某某建设工程位于某市高新南区，工程周边均临市政道路，其中东侧临某某路南延线；西面临规划支路，距某某大道约 550m；南临某某大道；北面临规划支路，距老某某路约 1000m。工程距某市高新技术产业开发区管理委员会约 8Km，距双流国际机场约 13 公里，用地所处位置交通便捷，区位优势明显，景观资源丰富充足。

工程用地沿某某路南延线规划成三个地块，总净用地 270 亩。其中 A 区地块²，规划建筑面积 360649.14 m²（含住宅 212557.14 m²，公寓 73613.85 m²，商业 12266.57 m²）；B 区²²（含住宅 305855.98 m²，公寓 76448.21 m²，商业 18466.17 m²，农贸市场 1323.27 m²，幼儿园 3793.27 m²）。工程区位如下列图所示。

图 1-1 工程位置示意图

目前工程 A、B 区已根本完成建设，并陆续交付使用，C、D 区正处在逐步建设阶段，由于本工程规模较大，依据《建设工程交通影响评价技术标准（CJJ/T 141-2010）》和某市规划管理局的有关规定，工程的开发建设（住宅二级）势必对周边交通产生一定影响，因此需进行交通影响评价。

为了保证该工程投入使用后能够拥有一个良好的外部和内部交通环境，减少工程交通对城市道路交通的影响，工程业主某公司委托我单位对该工程进行交通影响评价，并根据分析结果，提出相应的交通改善措施和实施建议。

1.2 评价目的、内容、范围及年限

评价目的

分析“某某·某某”建设工程建成并投入使用后，新增的交通需求对城市交通的影响程度，对其建设的可行性做出分析。同时针对工程实施后可能产生的交通问题，提出切实可行的交通组织调整方案和交通设施改善建议，缓解工程实施后产生的交通量对周边道路交通的压力。

评价内容

1. 现状分析

通过对“某某·某某”建设工程周边区域道路交通现状进行调查和分析，并结合道路网络规划方案，对影响区域现状道路网的交通特征及问题进行分析。

2. 交通预测

根据研究区域道路网规划结构，及用地、道路规划情况，以交通影响评价的技术流程和分析指标为根底，预测目标年工程建成之后的交通需求。

3. 交通影响评价

将工程诱增交通量分配到目标年工程影响区域内道路网上，再叠加该区域道路网的目标年背景交通量，据此比拟道路交通流饱和度、效劳水平等级的变化，分析工程诱增交通量对影响区域内道路网交通运行状况的影响程度及范围，并进一步对区域内的静态交通系统、人行交通系统及公共交通系统进行分析 and 评价。

4. 拟定改善方案

进一步深化评价和分析工程影响区域内道路网系统存在以及可能出现的问题，并运用现代交通工程设计和规划理念的相关技术手段提出对交通系统的改善建议和措施，以设法降低工程对影响区域内交通系统的影响。

评价范围

根据建设部建设工程交通影响评价技术标准〔CJJ/T

141-2010)》规定：对于其他城市和镇，建设工程规模指标与启动阈值之比 $R \geq 3$ 的建设工程，其交通影响评价范围应为建设工程邻近的第二条主干路或快速路围合的范围，但城市和镇边缘地区，宜根据交通网络实际情况，调整评价范围。所以，依据本工程的建设规模以及周边路网现状及规划，并考虑拟建工程所处地理区位、周边区域工程开发业态、建设规模及周边道路交通情况等，结合并借鉴《某市建设工程交通影响评价规划管理暂行》和《建设部建设工程交通影响评价技术标准（CJJ/T 141-2010）》规定，本工程交通影响分析研究范围确定为：新某某路、某某大道、某某大道、某某四街、某某大道和某某大道围合而成的区域，面积约 1896 公顷，重点研究范围确定为由某某大道、老某某路、某某路南延线和某某围合而成的区域，面积约 287 公顷，工程研究范围如图 1-2 所示。

图 1-2 评价范围示意图

评价年限

根据建设工程实际的建设进度，该工程 A、B 区现阶段已根本建成并陆续交付使用，按照《建设部建设工程交通影响评价技术标准（CJJ/T 141-2010）》规定，并结合区域规划及研究区域内其余建设工程概况，综合确定本工程以 2015 年（A、B 区全部投入使用初年）和 2020 年（A、B 区全部正常使用第五年）作为评价年。

1.3 评价依据

有关法律、法规

1. 《中华人民共和国城乡规划法》，2008.1.1 施行；
2. 《中华人民共和国道路交通安全法》，2008.5.1 施行；
3. 《中华人民共和国道路运输条例》，2004.7.1 施行。

相关技术、标准文件

1. 《城市道路设计标准 CJJ37-2012》；
2. 《城市道路交通规划设计标准 GB50220-95》；
3. 《建设工程交通影响评价技术标准 CJJT141-2010》，；
4. 《某市城市总体规划（2003-2020）》；
5. 《某省某市某某新区总体规划（2010-2030）》；
6. 《某市规划管理技术规定》（2014）；

7. 《某市城市综合交通体系规划》(2010-2020);
8. 《某市城市交通开展白皮书》(2010-2020);
9. 《某市快速轨道交通线网规划》(2012-2017);
10. 《某市》

评价依据

- 1.地区相关控制性详细规划；
- 2. 业主单位提供的建设工程详细规划方案等相关资料。

工程技术路线

图 1-3 工程技术路线示意图

2 拟建工程简介

工程用地现状

本工程地块 A、B 区现阶段已根本建成，并陆续交付使用，C 区地块正处于建设之中，工程地块及周边地势平坦，无上下起伏。工程地块及周边用地现状如图 2-1 所示：

图 2-1 工程用地现状卫星图

2.2 规划设计条件通知书

某某县规划管理局于 2010 年对工程地块出具了规划设计条件通知书，其中与交通影响评价有关的内容主要包括：

- 1. 用地规划要求
 - （1）规划建设净用地面积：270 亩；
 - （2）用地性质：居住用地；兼容性质：商业〔不大于 20%〕；
 - （3）土地使用强度：容积率≤5.0，建筑密度≤25%。

2. 交通规划要求

- （1）机动车出入口在规划道路开设且距道路交叉口红线切角≥60m，开口宽度单车道≥5m，双车道≥7m 且最大应≤12m；
- （2）地下车库出入口坡道起点后退道路红线距离≥7.5m；
- （3）建设用地内按《某市规划管理技术规定》配建机动车、非机动车场（库），其中居住建筑配套设置机动车指标按下表执行：

每户建筑面积 A（平方米）	机动车（辆/每户）
A≥180	
180>A≥90	
90>A≥60	

A<60	
------	--

(4) 室外停车场应采用树荫式停车场〔位〕设计。

工程规划设计方案

1. 规划布局设计

- (1) 满足高容积效率的条件下，做最大的花园内景观。将建筑沿地块外沿布置，最大化的利用地块，节约用地，创造高价值住宅小区。
- (2) 户型配置按景观与朝向优先的布置原那么。

2. 道路交通分析

- 设计注重区别了人车关系和行驻关系，以不同的交通类别形成了非常便捷而富有趣味的内部交通网络，让交通成为本住宅规划环境的亮点。
- (1) 人行出口与车行出口分开设计，互不干扰，流线清晰；
 - (2) 小区内设置尺度、形式均自由的步行景观系统，宽 2-4m，供人们晨运、休闲、交往、游玩等；
 - (3) 本规划在每块地分设三个地下车库出入口，B、C 地块设置两层地下室，满足现代化停车要求；
 - (4) 小区内设置环形 4m 宽的消防车道，满足消防要求。

工程总平面图

图 2-2 工程规划设计方案总平图

- A 区鸟瞰图
- B 区鸟瞰图
- A 区沿某某路南延线透视图
- B 区沿街透视图
- 幼儿园透视图

图 2-3 工程效果图

A、B 区地块主要建设为住宅、公寓及少量临街商铺，其中 B 区所配建幼儿园位于中间地块西南方²，两侧临规划道路，设有主出入口、后勤出入口两处出入口〔均临工程周边规划支路〕²，并配设专用出入口。

表 2-1 工程经济技术指标

2.4 工程出入口方案

工程 A、B 区分别规划有 3 处地下车库机动车出入口，且出入口均接规划支路。A 区设人行出入口 3 处，B 区设人行出入口 2 处，出入口设置情况如图 2-4 所示。

图 2-4 工程出入口方案

表 2-2 工程各车行出入口宽度及功能

出入口编号	出入口名称	出入口宽度（m）	出入口功能	开口设置情况	备 注
X1	行人出入口		行人进出	临某某大道开设	A 区
X2	行人出入口		行人进出	临某某路南延线开设	A 区
X3	行人出入口		行人进出	临规划支路开设	A 区
X4	行人出入口		行人进出	临规划支路开设	B 区
X5	行人出入口		行人进出	临某某路南延线开设	B 区
D1	地下车库机动车出口		出入口，双车道	临规划支路开设	A 区
D2	地下车库机动车出入口		出入口，双车道	临规划支路开设	A 区
D3	地下车库机动车出入口		出入口，双车道	临规划支路开设	A 区
D4	地下车库机动车出入口		出入口，双车道	临规划支路开设	B 区
D5	地下车库机动车出入口		出入口，双车道	临规划支路开设	B 区
D6	地下车库机动车出入口		出入口，双车道	临规划支路开设	B 区

2.5 工程内部道路设置方案介绍

m 宽的车行道，除消防及搬家车辆外的其余车辆不考虑进入小区内部空间。
米的消防车道。如图 2-5 及附图 2 所示。

3 区域道路交通系统现状及规划分析

3.1 区域道路交通现状与规划

本工程地块距高新技术产业开发区管理委员会约 8Km，距双流国际机场约 13 公里，
用地所处位置交通便捷。

工程周边大局部道路未按规划形成〔某某大道以东区域〕，研究区域范围内仅某某
大道以西及某某大道周边道路建设根本按照路网规划形成。研究范围内路网布局大致为
较为不规那么的方格网状。重点研究范围内现状主要道路有等，研究范围内以西区域

局部大部主干路和支路未按规划完全形成。区域道路交通现状见附图三。

图 3-1 区域道路交通现状示意图

根据相关规划建设要求，区域内道路建设将随着区域土地的改造建设完成。区域道路交通规划见附图四。

图 3-2 区域道路规划图

表 3-1 工程周边主要道路现状及规划一览表

道路名称	道路等级	现状		规划		现状断面形式	备注
		红线宽度 (m)	双向车道数 (条)	红线宽度 (m)	双向车道数 (条)		
某某四街	主干路	40	4	40	6	两块板	/
某某五街	次干路	30	4	30	4	一块板	/
某某大道	主干路	50	8	50	8	一块板	/
某某大道	支路	30	4	30	4	两块板	/
某某大道	主干路	40	8	40	8	两块板	/
某某街	支路	30	4	30	6	两块板	/
某某路	支路	20	4	20	6	两块板	/
某某大道	主干路	40	6	40	4	一块板	/
某某大道	快速路	80	8+2	80	8+2	三块板	/
某某大道	主干路	40	4	40	6	三块板	/
某某路	支路	25	4	25	4	一块板	/
某某 1 线	支路	25	4	25	6	两块板	/
新某某路	主干路	40	6	40	6	一块板	/
老某某路	次干路	30	4	30	4	一块板	/
某某路南延线	主干路	40	8	40	8	一块板	/
某某大道	次干路	30	4	30	6	一块板	/
某某	主干路	40	6	40	6	一块板	/
规划道路 A	支路	/	/	20	4	一块板	/
规划道路 B	次干路	25	6	25	6	一块板	未形成
规划道路 C	次干路	/	/	25	4	一块板	/
规划道路 D	支路	/	/	20	4	一块板	未形成
规划道路 E	支路	/	/	20	4	一块板	未形成
规划道路 F	次干路	/	/	30	6	一块板	未形成
规划道路 G	支路	/	/	16	4	一块板	未形成

规划道路 H	支路	/	/	16	4	一块板	未形成
规划道路 I	支路	/	/	25	4	一块板	未形成
规划道路 J	次干路	/	/	25	6	一块板	未形成
规划道路 K	次干路	/	/	30	6	一块板	未形成

某某大道***路

道路

规划道路 D

**大道

*****大道

图 3-3 现状主要道路照片

3.2 现状交通管理状况

区域道路网未按规划形成（主要为某某大道以东区域）。局部主干路和支路将随着区域用地改造的进行而逐渐形成。区域道路交通管理现状见附图三。

区域交通组织特点如下：

1. 各道路均为双向行驶。
2. 研究区域内某某大道以东区域，信号灯交叉口主要分布于某某大道、某某路南延线与周边道路相交的交叉口处，其余现状以按照规划形成道路信号灯布设较少。
3. 从现状调查来看，建设工程周边仅某某大道交通压力较大，研究范围内其余主、次干路及支路的交通压力相对较小，总体来说区域交通组织较为顺畅。
4. 区域内局部主干路和支路还未按规划形成。

3.3 现状交通流特征分析

现状路段交通流特征分析

工程组于 2014 年 11 月 27 日（星期四）对区域主要道路路段和交叉口的交通流量进行了调查，初步得到如下结论：

区域主要道路流量早顶峰出现在 8:00-9:00，晚顶峰出现在 17:30-18:30，晚顶峰时段流量高于早顶峰时段流量。

综合考虑工程交通需求特征和区域交通特征，本次交通影响评价将晚顶峰时段作为重点评价时段。

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

$$N_a = N_o \cdot \gamma \cdot \eta \cdot \theta \cdot \alpha \cdot C$$

其中 N_a : 单向设计通行能力

N_0 : 一条车道理论通行能力

γ : 自行车修正系数

η : 车道宽度修正系数

θ : 车道数修正系数

C : 交叉口影响系数

《城市道路设计标准》建议的一条车道理论通行能力 N_0

表 3-2 一条车道理论通行能力 N_0

设计速度 (Km/h)	70	50	40	30	20
可能通行能力 (pcu/h)	1730	1690	1640	1550	1380

● 车道宽度修正系数与车道宽度关系 η

表 3-3 车道宽度修正系数 η

宽度(m)		3		4		5		6
η			1					

● 道路分类修正系数 α

表 3-4 道路分类修正系数 α

道路分类	快速路	主干路	次干路	支路
α				

● 车道数修正系数 θ

表 3-5 车道数修正系数 θ

车道数	1	2	3	4
θ	1			

● 自行车修正系数 γ

表 3-6 自行车修正系数 γ

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

● 交叉口影响系数 C

$$C = \begin{cases} C_0 & S < 200m \\ C_0(0.0013S + 0.73) & S \geq 200m \end{cases} \quad (3-1)$$

S ——交叉口间距

C_0

——交叉口有效通行时间比，视路段两端交叉口控制方式确定，信号交叉口即为绿信比。

如果由上式计算的 C 大于 1，那么取 $C=1$ 。

根据速度、舒适度、方便性、经济性和平安等综合评价得到路段效劳水平。路段机动车效劳水平影响因素中最重要的是饱和度。根据国内外的经验，路段上机动车交通效劳水平按照饱和度采用如表 3-7 的划分标准。

表 3-7 机动车路段效劳水平评价指标表

效劳水平	V/C	交通状态
A		自由交通流（畅通）
B		稳定车流（稍有延误）
C		稳定车流（能接受的延误）
D		接近不稳定车流（能忍受的延误）
E		不稳定车流（拥挤、不能忍受的延误）
F		强制性车流（阻塞）

通过以上分析，得到现状路段评价结果，如表 3-8 所示：

表 3-8 现状主要道路路段效劳水平分析

道路名称	双向通行能力 pcu/h	现状流量 pcu/h	饱和度 voc	效劳水平 LOS
某某大道	9600	5240	0.55	B
老某某路	2800	1088	0.39	B
某某大道	5200	2240	0.43	B
某某大道	7600	3384	0.45	B
某某大道	2800	920	0.33	B
某某大道	3800	1988	0.52	B
某某路南延线	7600	1128		A

从现状交通量调查来看，现状区域内仅某某大道、某某大道的交通流量相对较大，其余道路的交通流量都较小。总体来看区域交通较为顺畅，道路效劳水平较高。

主要平面交叉口效劳水平分析

信号交叉口效劳水平采用 V/C（饱和度）指标来评价。

交叉口设计通行能力为各进口道设计通行能力之和，计算模型如下：

- 一条直行车道的设计通行能力：

$$C_s = \frac{3600}{T} \left(\frac{T_g - T_o}{t_i} + 1 \right) \varphi \quad (3-2)$$

式中： C_s ：——一条直行车道设计通行能力（pcu/h）；

T ：——信号灯周期（s）；

T_g ：——信号每周期内的绿灯时间（s）；

T_o ：——绿灯亮后，第一辆车启动并通过停车线的时间（s），

本次取值：2.3s；

t_i ：——直行或右转车辆通过停车线的平均时间，一般取值：2.0s；

φ ：——折减系数，可取 0.9。

- 直右车道设计通行能力：

$$C_{sr} = C_s \quad (3-3)$$

式中： C_{sr} ——一条直右车道设计通行能力（pcu/h）；

- 直左车道设计通行能力：

$$C_{sl} = C_s (1 - \beta_1' / 2) \quad (3-4)$$

式中： β_1' ——直左车道中左转车所占比例；

- 直左右车道设计通行能力：

$$C_{slr} = C_{sl} \quad (3-5)$$

式中： C_{slr} ——一条直左右车道设计通行能力（pcu/h）；

- 进口道设有专用左转车道而未设专用右转车道时，进口道的设计通行能力：

$$C_{el} = (\sum C_s + C_{sr}) / (1 - \beta_1) \quad (3-6)$$

式中： C_{el} ——设有专用左转而未设专用右转车道时，本面进口道的设计通行能力

pcu/h ；

$\sum C_s$ ——本面直行车道的总设计通行能力（pcu/h）；

β_1 ——左转车占本面进口道车辆的比例；

C_{sr} ——本面直右车道设计通行能力 (pcu/h);

● 进口道设有专用左转车道同时设有专用右转车道时, 进口道设计通行能力:

$$N_{elr} = \sum N_s / (1 - \beta_l - \beta_r)$$
 (3-7)

式中: N_{elr} ——设有专用左右转车道时, 本面进口道的设计通行能力 pcu/h ;

$\sum N_s$ ——本面直行车道的总设计通行能力 pcu/h ;

β_l ——左转车占本面进口道车辆的比例;

β_r ——右转车占本面进口道车辆的比例;

● 专用左转车道设计通行能力:

$$N_l = N_{elr} * \beta_l$$
 (3-8)

式中: N_l ——专用左转车道的设计通行能力 pcu/h ;

● 专用右转车道设计通行能力

$$N_r = N_{elr} * \beta_r$$
 (3-9)

式中: N_r ——专用右转车道的设计通行能力 pcu/h ;

根据《建设工程交通影响评价技术标准》(CJJ/T 141-2010) 附录 B—信号交叉口机动车效劳水平评价标准, 参见表 3-9, 对晚顶峰关键节点的效劳水平进行评价。

表 3-9 机动车信号交叉口效劳水平指标表

效劳水平	A	B	C	D	E	F
V/C						
运行情况	畅行车流, 根本上无延误	稳定车流, 有少量的延误	稳定车流, 有一定的延误, 但司机可以接受	接近不稳定车流, 有较大延误, 但司机还能忍受	不稳定车流, 交通拥挤, 延误很大, 司机无法忍受	强制车流, 交通严重堵塞, 车辆时停时开

本次交通影响评价主要分析距离工程较近的 2 个交叉口, 包括了某某路南延线-某某大道和某某路南延线-规划道路 B 交叉口。

图 3-4 本次交通评价交叉口示意图

某某路叉口某某路 B 叉路口

图 3-5 交叉口现状图

表 3-10 某某路-交叉口晚顶峰小时效劳水平评价

进口道	方向	车道数	通行能力 (pcu/h)	实际流量 (pcu/h)	饱和度 V/C	效劳水平
东进口	直左	1	750	105		A
	直右	1				
西进口	直左	1	750	237		B
	直右	1				
南进口	左	1	1850	487		B
	直行	2				
	直右	1				
北进口	左	1	1850	466		B
	直行	2				
	直右	1				
总评		12	5200	1295		B

表 3-11 某某路南延线-规划道路 B 交叉口晚顶峰小时效劳水平评价

进口道	方向	车道数	通行能力 (pcu/h)	实际流量 (pcu/h)	饱和度 V/C	效劳水平
东进口	直左	1	1250	188	0.15	A
	直	1				
	直右	1				
西进口	直左	1	1250	149	0.12	A
	直	1				
	直右	1				
南进口	左	1	1850	486	0.26	B
	直行	2				
	直右	1				
北进口	左	1	1850	463	0.25	B
	直行	2				
	直右	1				
总评		14	6200	1286		A

总体来看，该两处交叉口效劳水平为 B 级效劳水平，车流处于稳定状态。

3.4 区域现状公交分析

工程步行 500 米范围内的可利用的公交站点只有 1 对（2 个），为社区巴士 1099 路，位于某某大道及某某路南延线上。如表 3-12 所示。

表 3-12 区域现状主要公交线路

站点名称及编号		公交线路
某某大道某某路口站	B1	1099
某某大道站	B2	1099

图 3-6 区域公交站点分布示意图

➤ **1099 路**（社区巴士）

1099 路社区巴士，某某大道某某路口—某某大道某某路口，运行时间：07:00-21:00，票价 2 元。

上行：某某大道某某路口站—某某大道站—某某大道某某大道口站—姐儿堰南站—姐儿堰站—某某路某某路口站—某某路口站—某某路南延线某某路口站—某某大道某某路口站（9 站）。

下行：某某大道某某路口站--某某路南延线某某路口站--某某路口站--某某路某某路口站--姐儿堰站--姐儿堰南站--某某大道某某大道口站--某某大道站--某某大道某某路口站（9 站）。

总体来看，建设工程周边 500m 范围内公交线路稀少，公交站点少且为社区巴士（只有 1 对分布于某某大道上），区域公交出行不便利。

随着整个区域用地的开发和道路建设，应该同时开展该片区的地面公交规划，在区域主、次干路上增加公交站点和线路，以满足该区域居民的公交出行需要。

3.5 区域停车系统分析

区域主要停车方式为建筑物配建停车场（库）。区域无大型的路外公共停车设施，区域主要公共停车方式为占道停车：

- 某某路南延线辅道上有车辆占道停车；
- 某某大道等道路占道停车严重。

某某大道占道停车

某某路南延线占道停车

图 3-7 建设工程周边道路车辆占道停车图

3.6 区域道路交通现状总体评价

- 区域道路干道网络尚未完全形成，研究范围内某某大道以东区域局部主干路和支路未按规划形成；
- 区域道路交通顶峰时段：早顶峰为 8：00-9：00、晚顶峰为 17：30-18：30，晚顶峰流量大于早顶峰；

- 现状区域内某某大道交通流量相对较大，其余道路的交通流量都较小。但总体来看区域交通较为顺畅，道路效劳水平较高。
- 研究区域内某某大道以东区域，信号灯交叉口主要分布于某某大道、某某路南延线与周边道路相交的交叉口处，其余现状以按照规划形成道路信号灯布设较少；
- 本次交通影响评价主要分析距离工程较近的 2 个交叉口，包括了某某路南延线-某某大道交叉口和某某路南延线-规划道路 B 交叉口，该两处交叉口效劳水平分别为 B、A 级效劳水平，车流处于畅行状态；
- 工程周边 500 米范围内仅有 2 个公交站点，1 条社区巴士线路经过；
- 区域无大型的路外公共停车设施，区域主要公共停车方式为占道停车。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/036100131143010131>

