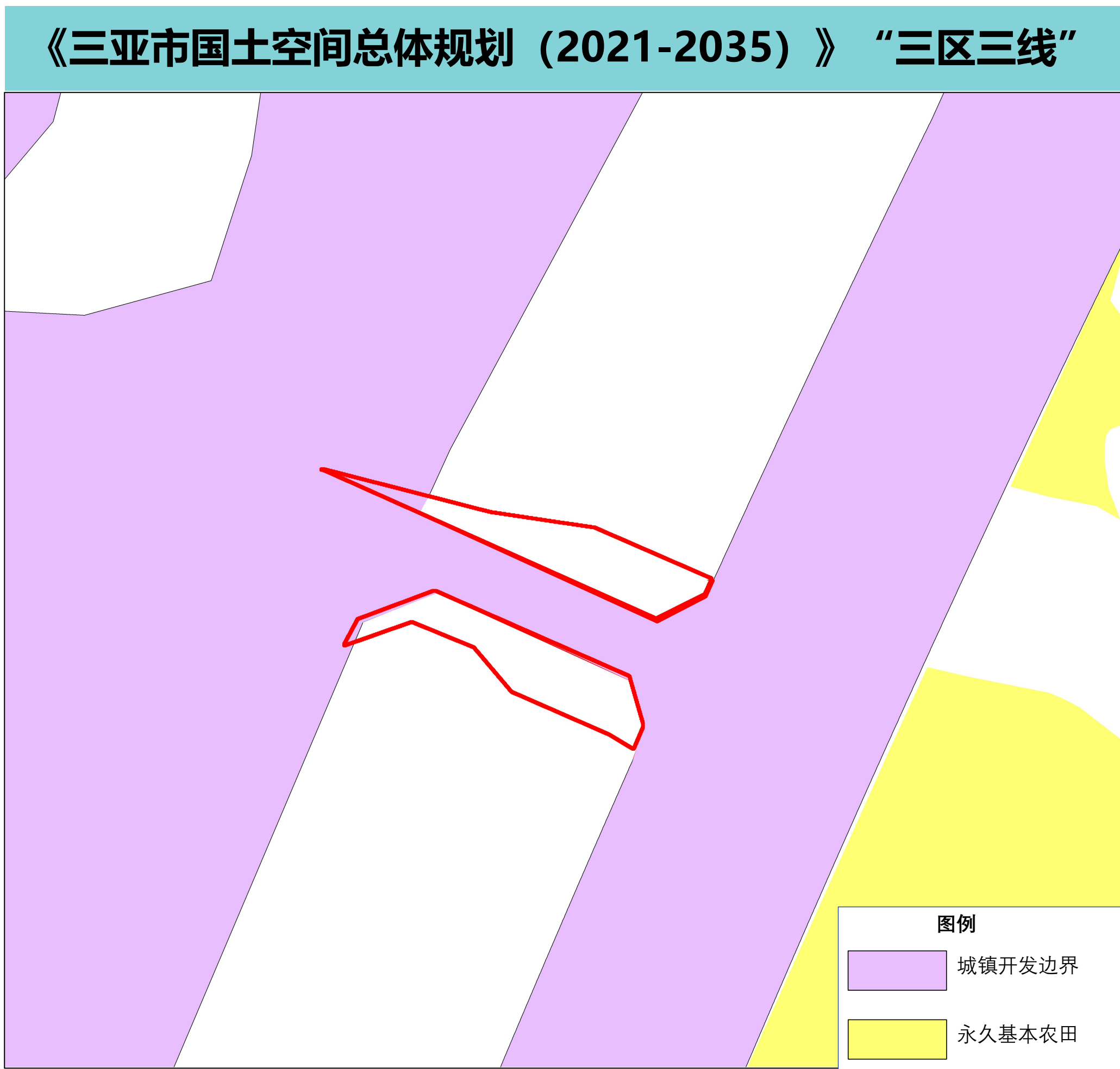


三亚市海棠区湾坡路与致远路交叉口用地规划修改论证

■ 项目概况

2014年三亚市海棠湾C3片区路网市政工程项目事项获得批复；
2018年8月海棠区湾坡路与致远路交叉口（中交麓湖道路开口）建成并投入使用；
2021年市资规局组织编制《三亚海棠湾国家海岸休闲园区控制性详细规划(修编)》；
由于现状已建成道路线位与现行控规不符，现状道路交叉口涉及占用控规中的公园绿地及农林用地，导致产生违法图斑。
为此，海棠湾开发建设公司向三亚市现代服务业产业园管理委员会来函协调解决项目用地图斑，为避免造成项目建设资金浪费，该公司建议保留现状路面，调整该平交口规划。



■ 控规修改依据

《海南省人民政府办公厅关于加强国土空间规划监督管理的若干意见》（琼府办〔2021〕12号）

二、严格规范规划调整审批

(三)严格界定控 制性详细规划调整的条件。规划调整应当以保障公共利益和人民群众高品质生活为前提，不得违反市县总体规划(国土空间总体规划)底线和生态环境、自然与历史文化遗产保护、城市安全等强制性要求。因上位规划发生变化，或者国家和省重点工程、市县重点**基础设施和公共服务设施、防灾减灾等民生工程**，以及其他经评估确需调整的情形，方可开展规划调整工作。对不符合上位规划的强制性内容、不满足公共服务设施和基础设施承载力、取消或减少公益性设施等情形不予调整。对其他用途用地(土地类型为商品住宅用地以外的其他用途)调整规划改变为商品住宅用地的，以及商品住宅项目用地提高容积率的，应当依法将土地收回，重新以招拍挂等方式供地。鼓励其他用途用地调整为公益性用地以及公益性用地之间优化调整，提升城镇公共服务功能。

(四) 严格规范控制性详细规划调整程序。将规划调整分为重大调整、一般调整和技术修正。一般调整是指其他用途用地调整为公益性用地、公益性用地之间优化调整，包括调整用地性质、容积率等规划条件的情形，可将规划修改必要性论证和修改方案编制合并，并采取听证会或其他方式征求规划地段内利害关系人的意见，由市县自然资源和规划主管部门组织审查，经市县规划委员会审议通过后，报市县政府审批。

.....规划调整不得违反国土空间规划约束性指标和刚性管控要求审批，不得以城市设计、工程设计或建设方案等非法定方式擅自修改规划、违规变更规划条件，不得以办公会议纪要或领导圈阅批示等形式代替法定决策和审批程序批准或调整规划。

■ 必要性分析

解决城市交通拥堵，提高城市交通效率

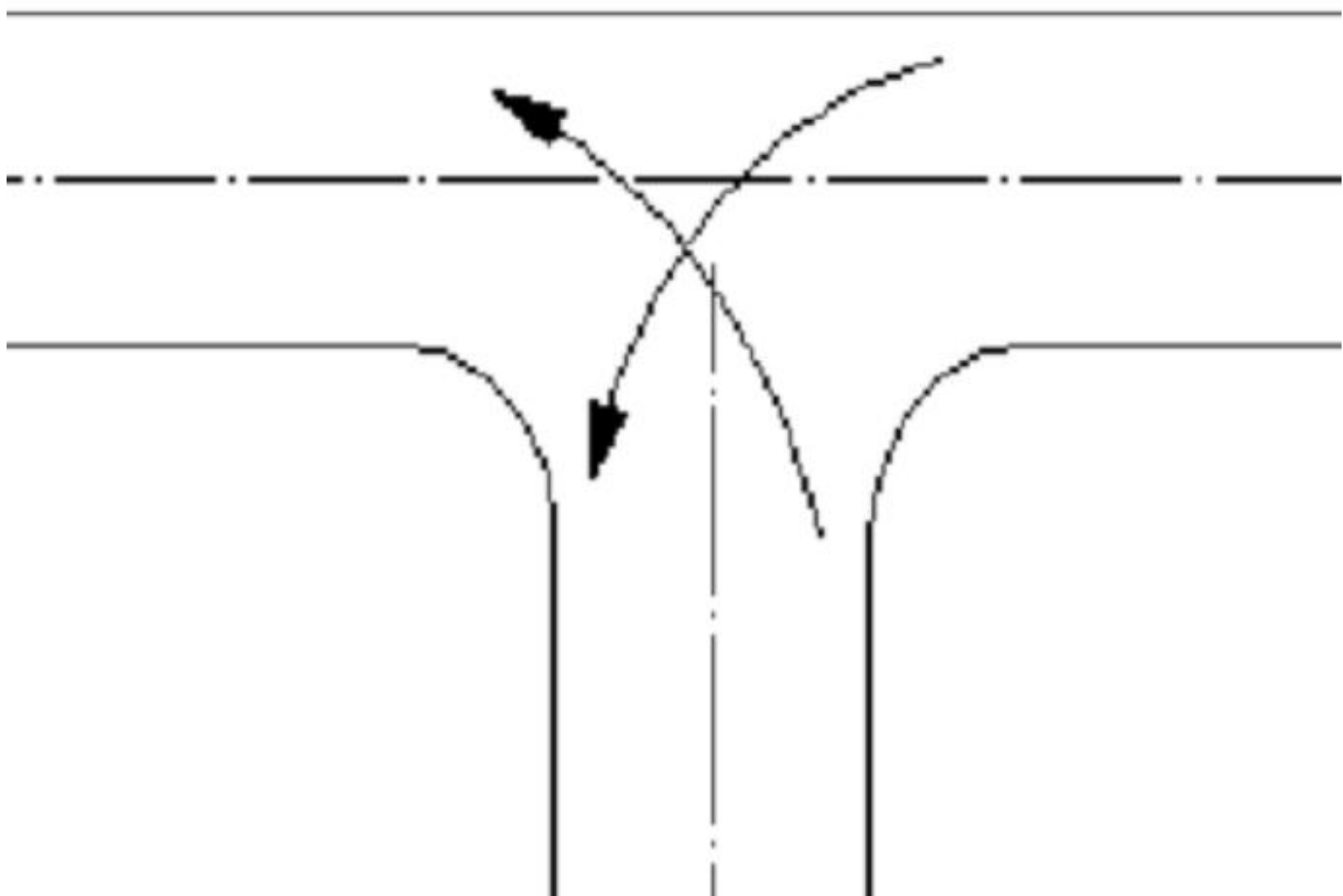
交叉口是将不同方向的道路进行连接形成路网，构成城市交通微观层次的一个重要组成部分，其功能是使路网中的交通流实现自由转向和交叉。交叉口汇集了多个方向的交通流，因此在平面交叉口处的交通量会显著增加，交通堵塞和交通事故也就相应增加。如日本大城市中的机动车在城区的出行总时间中，交叉口处花费的时间约占1/3，并且约60%的交通事故都出现在交叉口或是其附近区域；而美国则有一半以上的交通事故会发生在道路交叉处。在我国，交叉口的相关问题更是有过之而无不及。

首先，我国的大部分城市，尤其是欠发达地区城市由于其地形条件及经济发展的限制，导致规划时路网密度不够，道路级配欠妥，建设时各条干道之间的距离超标，支路短缺，使用时功能不明确，形成了一个较低级的交通系统；其次，许多老城区路口由于道路空间用地有限，在较小的交叉口面积里要同时容纳由大量的机动车流、非机动车流和行人流交织形成的混合交通流，对交叉口的通行能力及安全性造成了极大影响。

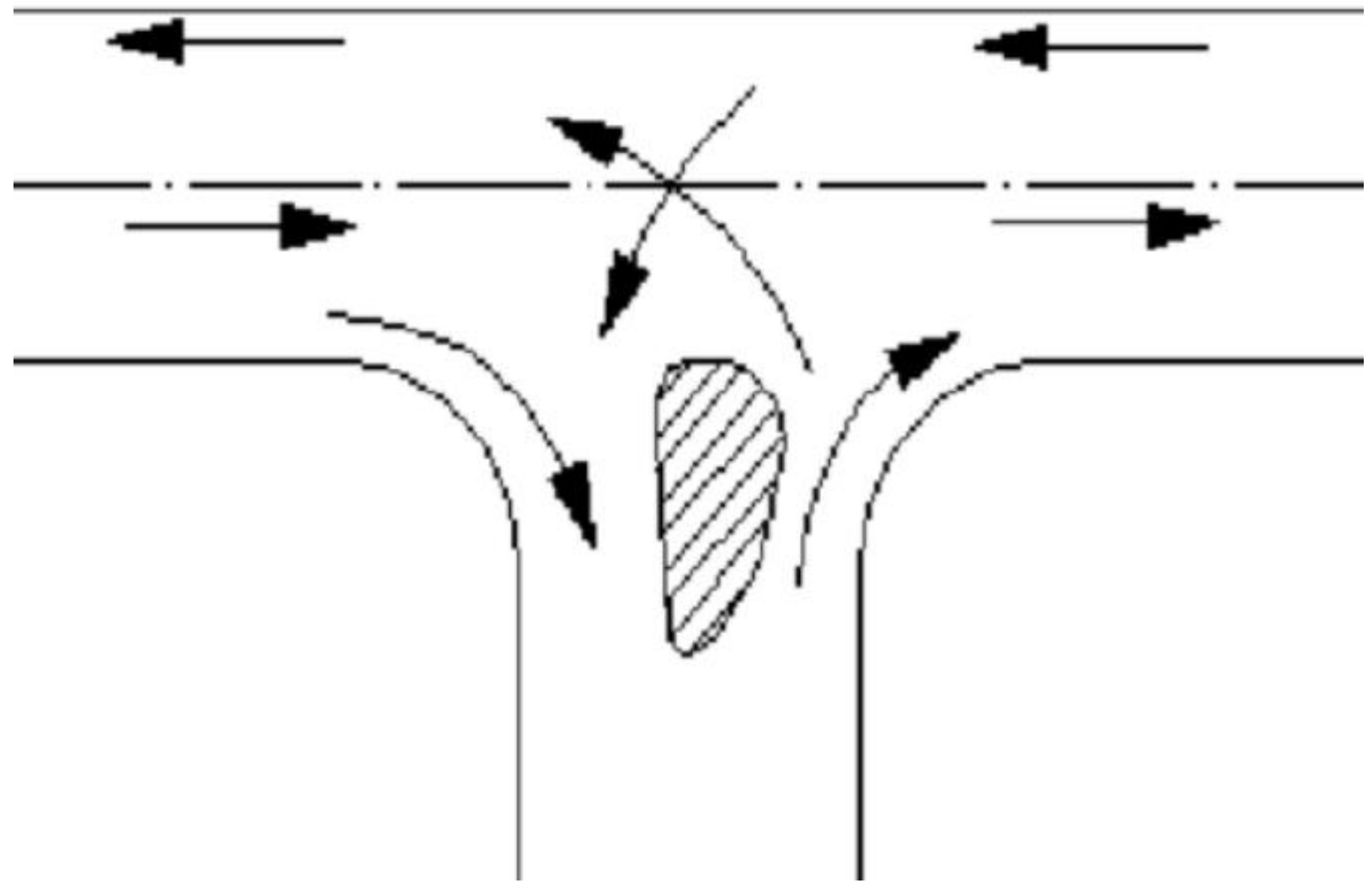
所以，对交通节点的改善和优化是解决城市交通拥堵，提高城市交通效率的关键环节。

渠化设计有助于提高通行能力，减少交通事故的发生

随着我国经济的快速发展，城市机动车保有量持续增加，大城市的道路交通量已基本处于饱和状态，城市道路交通压力越来越大，高峰期的城市中心路网，在平交口位置拥堵问题日益突出。究其原因，车辆在通过平交口时，受交通信号灯控制增加了通行时间，导致平交口通行能力降低。平交口渠化设计是提高通行能力的有效方法，具体为在交叉口平面设计上通过展宽车道，划分左转或右转专用车道，配合设置信号灯、交通岛、交通标志及施划标线等实现人车分流，引导不同流向的车辆和行人各行其道，最大限度的提高交叉口通行能力，同时减少交通事故的发生，平交口渠化设计对整个交通路网的正常运行起着至关重要的作用。



采用渠化之前

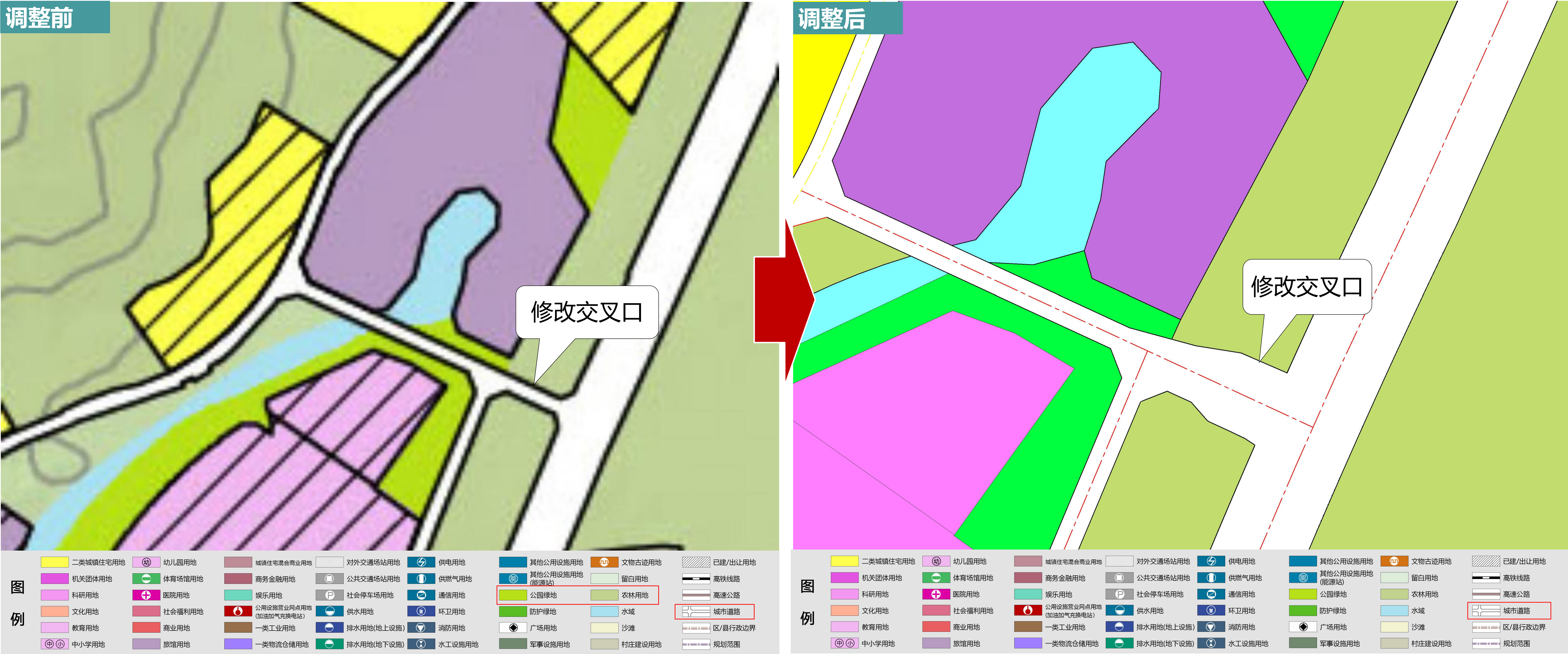


采用渠化之后

三亚市海棠区湾坡路与致远路交叉口用地规划修改论证

■ 规划调整内容

本次规划修改将现状已建设的道路交叉口涉及到的用地调整，将原控规中的公园绿地、农林用地调整为城镇村道路用地。



地块编号	用地代码	用地性质	用地面积(m²)	容积率(≤)	建筑总量(m²)	建筑密度(%)	建筑高度(m)	绿地率(%)
—	1401	公园绿地	56.67	—	—	—	—	—
—	—	农林用地	1599.04	—	—	—	—	—

地块编号	用地代码	用地性质	用地面积(m²)	容积率(≤)	建筑总量(m²)	建筑密度(%)	建筑高度(m)	绿地率(%)
—	1207	城镇村道路用地	1656	—	—	—	—	—

三亚市海棠区湾坡路与致远路交叉口用地规划修改论证

■ 可行性及影响分析

交叉口选型可行性分析

根据《城市道路工程设计规范（CJJ37 - 2012）》、《城市道路交叉口规划规范（GB50647-2011）》中对各等级道路平面交叉口选型要求，主干路与支路的交叉口选型宜为平 A1 类或平 B1 类。

交叉口拓宽可行性分析

根据《城市综合交通体系规划标准（GBT51328-2018）》、《城市道路工程设计规范（CJJ37 - 2012）》、《城市道路交叉口设计规程（CJJ 152-2010）》《城市道路交叉口规划规范（GB50647-2011）》中要求平 A1 类交叉口进出口道应进行展宽。

根据国内其他城市出台的城市规划管理技术规定及市政工程规划管理技术规定要求，干路及以上等级道路相交的交叉口应渠化展宽。综上所述，参考国家相关规范标准及地方标准，本项目湾坡路为交通性主干路，与致远路交叉口应进行渠化展宽。

用地规模可行性分析

根据《城市道路交叉口规划规范（GB50647-2011）》对进出口道展宽段及渐变段长度要求：支路进口道展宽段长度宜为30~40m，渐变段长度宜为15~30m，出口道展宽段不小于30m，渐变段不小于20m。

根据项目实际施工方案，支路进口道展宽段为32.3m，渐变段为30.4m，出口道展宽段为30m，渐变段为69m，符合《城市道路交叉口规划规范（GB50647-2011）》中提出的展宽及渐变长度要求。因此，项目用地规模是可行的。

地块分割影响分析

道路交叉口调整涉及占用西侧公园绿地、两侧农林用地，对国土空间造成分割，同时也对生态空间造成分割。

公园绿地减少影响分析

根据《三亚海棠湾国家海岸休闲园区控制性详细规划（修编）》中绿线管控相关内容，本次调整用地西侧公园绿地不属于绿线管控范围。

在“绿地及开敞空间”内容中，该部分公园绿地紧邻生态绿楔及水稻公园。该部分绿地虽然不属于绿线管控范围，但是其紧邻片区重要的公园绿地，本次调整将其减少，会影响片区的景观、生态、游憩等功能，建议在相应区域补划同等规模的公园绿地，尽可能减少绿地减少带来的负面影响。

本次调整道路交叉口用地有利于缓解片区交通拥堵问题，提高道路通行能力，且用地展宽符合相关技术规范要求，因此本次用地指标的修改从必要性、可行性以及影响分析综合考虑，是可行的。

三亚市海棠区湾坡路与致远路交叉口用地规划修改论证

■ 申请图则

