

遵义市中心城区城市慢行系统规划 (2023-2035 年)

(说明书·附图)



遵义市自然资源局
中交城市规划研究院有限公司
二〇二四年一月

项目名称：遵义市中心城区城市慢行系统规划（2023-2035 年）

委托单位：遵义市自然资源局

承担编制单位：中交城市规划研究院有限公司

城乡规划编制资质证书等级：甲级

城乡规划编制资质证书编号：自资规甲字 21510466

院长：税常峰 正高级工程师

中交城市规划研究院有限公司

总规划师：韩 华 正高级工程师 注册城乡规划师

规划设计出图专用章

编制阶段：成果稿

证书等级：甲级 证书编号：141251

城乡规划编制资质证书

中交城市规划研究院有限公司

规划设计出图专用章

证书等级：甲级 证书编号：141251

城乡规划编制资质证书

证书编号：自资规甲字21510466

单位名称：中交城市规划研究院有限公司

承担业务范围：业务范围不受限制

统一社会信用代码：91510000MA61Y03N17

有效期限：自2021年 12 月 31 日 至2025年 12 月 31 日

证书等级：甲级



中华人民共和国自然资源部

发证机关

城乡规划编制资质

2023 年 12 月 29 日

11010210067137

中华人民共和国自然资源部印制

编制单位主审总工：	彭代明	高级工程师	注册城乡规划师
编制单位项目负责人：	王福景	工程师	交通规划与设计
编制单位项目参加人：	邱永涵	高级工程师	注册城乡规划师
	张 旭	工程师	交通规划与设计
	徐文文	助理工程师	交通规划与设计
	艾小雨	高级工程师	市政规划与设计
	邓森心	助理工程师	市政规划与设计
	田 静	高级工程师	注册城乡规划师
	田振林	工程师	城市规划与设计
	黄思杰	助理工程师	城市规划与设计

委托单位项目负责人：	任 银	高级工程师
委托单位项目参加人：	席永红	高级工程师
	湛 芸	高级工程师
	李林艳	高级工程师
	罗 喻	工程师

目 录

第1章 项目概况 1

1.1 项目背景..... 1

1.2 规划对象..... 1

1.3 规划范围与年限..... 2

1.3.1 规划范围..... 2

1.3.2 规划年限..... 3

1.4 规划主要内容..... 3

1.5 技术路线..... 3

1.6 规划依据..... 3

第2章 现状认知分析..... 5

2.1 城市发展认识..... 5

2.1.1 城市概况..... 5

2.1.2 地形地貌概况..... 5

2.1.3 城市经济概况..... 6

2.1.4 城市人口概况..... 8

2.1.5 历史文化资源概况..... 8

2.2 城市交通现状分析..... 9

2.2.1 机动车发展情况..... 9

2.2.2 居民出行特征情况..... 10

2.2.3 道路交通发展情况..... 11

2.2.4 公共交通发展情况..... 12

2.2.5 停车设施发展情况..... 13

2.3 慢行系统发展现状分析..... 14

2.3.1 现状调研..... 14

2.3.2 慢行交通需求特征..... 17

2.3.3 慢行系统设施发展情况..... 18

2.3.4 调研典型分析..... 21

2.3.5 存在问题分析..... 23

第3章 规划解析..... 25

3.1 《遵义市国土空间总体规划（2021-2035年）》解析..... 25

3.2 《遵义市城市绿地系统规划（2021-2035年）》解析..... 28

3.3 《遵义市公园体系规划（2021-2035年）》解析..... 30

3.4 《遵义市中心城区综合交通规划（2016-2030年）》解析..... 31

3.5 《遵义市中心城区公共交通发展专项规划》解析..... 32

第4章 案例分析..... 33

4.1 贵阳市..... 33

4.2 重庆市..... 34

4.3 杭州市..... 36

4.4 上海市..... 37

4.5 弗莱堡..... 38

4.6 经验启示..... 40

第5章 规划目标与策略..... 42

5.1 发展趋势..... 42

5.2 规划目标..... 43

5.2.1 规划理念..... 43

5.2.2 功能定位..... 43

5.2.3 规划目标..... 43

5.3 发展策略..... 43

5.4 慢行系统分区..... 44

5.4.1 功能分区..... 44

5.4.2 等级分区..... 47

5.5 慢行网络体系..... 48

第6章 步行交通系统规划..... 50

6.1 步行道网络规划..... 50

6.2 步行道空间规划.....	52	9.2 片区现状分析.....	79
6.3 步行过街设施规划.....	55	9.2.1 概况.....	79
6.4 步行道环境规划.....	59	9.2.2 用地情况分析.....	80
6.5 步行与公共交通的无缝衔接.....	61	9.2.3 综合交通现状分析.....	80
6.5.1 与轨道交通的顺畅衔接.....	61	9.2.4 慢行系统现状分析.....	82
6.5.2 与常规公交的无缝衔接.....	62	9.2.5 现状问题总结.....	83
第7章 自行车交通系统规划.....	64	9.3 片区规划方案.....	83
7.1 自行车道网络规划.....	64	9.3.1 网络规划.....	83
7.2 自行车道空间规划.....	66	9.3.2 空间规划.....	86
7.3 自行车过街系统规划.....	69	9.3.3 环境规划.....	88
7.4 自行车停车设施规划.....	70	9.3.4 与其它交通系统之间的衔接规划方案.....	89
7.5 与公共交通系统衔接规划.....	71	第10章 实施计划与保障.....	91
7.5.1 自行车衔接服务圈.....	72	10.1 实施计划.....	91
7.5.2 自行车换乘枢纽分类.....	72	10.1.1 实施策略.....	91
7.5.3 自行车停车换乘枢纽布局.....	72	10.1.2 实施计划.....	91
第8章 绿道系统规划.....	74	10.2 保障措施.....	93
8.1 绿道网络规划.....	74	附件1 遵义市中心城区城市慢行系统建设项目实施计划表.....	94
8.2 慢行驿站设置.....	75		
8.2.1 布局原则.....	75		
8.2.2 驿站布局.....	75		
8.3 绿道建设指引.....	76		
8.3.1 绿道游径.....	76		
8.3.2 绿道绿化.....	77		
8.3.3 绿道设施.....	78		
第9章 重点片区慢行系统规划.....	79		
9.1 重点片区选取.....	79		
9.1.1 片区选取原则.....	79		
9.1.2 片区研究范围.....	79		

第 1 章 项目概况

1.1 项目背景

积极发展慢行系统，是遵义响应生态文明国家战略、顺应慢行发展潮流的重要举措

慢行系统融合了交通、商业、休闲、社会、交往等多种活动于一体，是城市最主要的交通空间之一，也是一个生态与景观空间。近年来，国内外众多城市在城市建设中回归以人为本，重点加大对步行和自行车设施的投入，引导绿色出行，提升空间品质，激发城市活力，彰显特色魅力。随着我国对低碳生态、以人为本的城市建设理念日益重视，如何建设人本便捷、行人优先的城市慢行系统，已经成为城市规划管理者关注的重点。

- 2012 年 9 月，住房和城乡建设部、国家发展和改革委员会、财政部联合发布《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》，要求重视与城市步行和自行车交通系统的建设。
- 2013 年 12 月，住房和城乡建设部发布《关于开展城市步行和自行车交通系统示范工作的通知》，提出加快城市交通发展模式转变，促进城市交通领域节能减排，进一步加强城市步行和自行车交通系统建设。
- 2014 年 1 月，住房和城乡建设部发布《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》。
- 2019 年 5 月，交通运输部、住房城乡建设部等十二部门和单位联合制定了《绿色出行行动计划（2019—2022 年）》，提出优化慢行交通系统服务，完善慢行交通系统建设，加强慢行系统环境治理。
- 2020 年 7 月，交通运输部、国家发展改革委联合印发《绿色出行创建行动方案》。
- 2021 年 12 月，贵州省人民政府印发了《贵州省城市更新行动实施方案》，提出加强慢行系统建设。
- 2022 年 8 月，遵义市人民政府印发《遵义市城市更新行动实施方案》，提出加快强化慢行系统建设。

遵义市作为红色基因传承领地、国际山地旅游康养胜地、世界酱香白酒核心产区、乡村振兴“两山”转化示范区、西部陆海新通道综合交通枢纽，应积极响应国家部委、贵州省政府加强

城市步行和自行车交通系统建设的要求，顺应慢行交通复兴的潮流提升慢行交通服务水平、优化慢行交通出行品质，引导慢行、公交主导的绿色的交通模式构建。

构建完善的慢行系统，是遵义市推动城市更新工作，满足居民休闲健身需求的必要手段

《遵义市城市更新行动实施方案》提出加快强化慢行系统建设，坚持以人为本的原则，因地制宜加快慢行系统建设改造，用慢行系统把城市更新单元与学校、重要商业区、集中办公区、城市公园串联起来。新建、改造一批人行横道、人行天桥和地下通道无障碍设施，完善城市非机动车道，确保步行系统连续、安全、符合无障碍要求。同时，随着城市经济的发展和生活水平的提高，市民对生活健康和品质的要求也不断提升。运动和休闲健身的需求大幅增长，对体育活动空间和设施完善的需求日益强烈。

因此，遵义市亟需构建完善的慢行系统，打造便捷连续的慢行网络，维护步行和自行车的路权，优化街道功能，建设适合慢行，适合于步行，适合于自行车、适合于公交的城市，满足居民日益增长的通勤、运动、休闲、健身的需求，提升人居环境和生活质量，倡导健康的生活方式，增强城市活力，建设幸福遵义。

打造宜人的慢行环境，是遵义建设“宜居宜业宜游的山水城市”的关键支撑

《遵义市国土空间总体规划（2021-2035 年）》提出遵义城市性质为中国革命胜地、国家历史文化名城、西部重要的新能源及新材料和先进装备制造基地、宜居宜业宜游的山水城市。遵义市有着得天独厚的自然山水和历史人文资源，拥有凤凰山国家森林公园等著名的自然风景区以及遵义纪念公园等历史人文景区。遵义市市区是整个黔北的旅游中心，也是国内红色旅游重点城市之一。着力打造“中国革命胜地、国家历史文化名城、宜居宜业宜游的山水城市”遵义城市名片是遵义市未来城市发展的重点。

1.2 规划对象

慢行系统为非机动化出行提供空间和载体，是城市综合交通体系的重要组成部分，主要承载步行和自行车出行，在空间上有多种形态。根据《城市综合交通体系规划标准》(GB/T 51328-2018)，步行是城市最基本的出行方式，非机动车是城市中、短距离出行的重要方式，是接驳公

共交通物流末端配送的主要方式。根据《城市步行和自行车交通系统规划标准》(GB/T51439-2021),自行车包括私人自行车、公共自行车、电动自行车(限速 25Km/h、整车限重 55kg)等。慢行系统是中短距离出行、公共交通“最后一公里”的载体,以人为本的零碳交通方式,通向绿色回归的出路。居民活动的构成离不开慢行,慢行系统本身就是居民生活方式的承载和体现。

绿道是指以绿化为特征,以自然景观和人工景观为基底构筑的可供行人和自行车进入的线形绿色慢行开敞空间,是保护和串联生态环境、人文景观、自然景观和地方风貌的绿色廊道。城市慢行系统与城市绿道系统在网络完整性、功能完整性上存在复合作用。

因此,本次规划对象界定为城市慢行系统,即步行交通系统、自行车交通系统,实现居民中长距离出行、接驳公共交通和休闲健身游憩需求等目的。

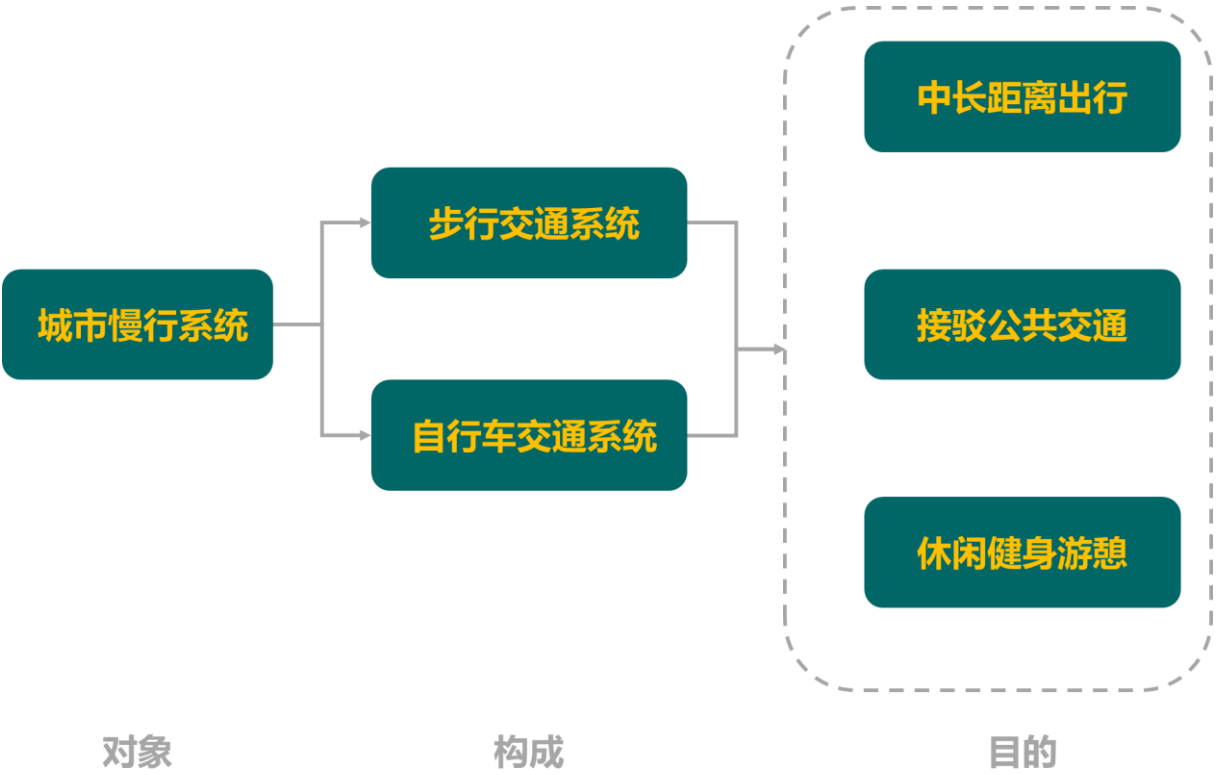


图1-1 项目规划对象及其构成

1.3 规划范围与年限

1.3.1 规划范围

根据《遵义市国土空间总体规划（2021-2035 年）》（报批稿），本项目规划范围为《遵义市

国土空间总体规划（2021-2035 年）》（报批稿）的中心城区，包含汇川区、红花岗区、播州区、新蒲新区，总面积为 638 平方公里，项目规划范围如下图所示。同时，遵义市中心城区城镇开发边界面积为 235.66 平方公里，共划分了 12 个片区。

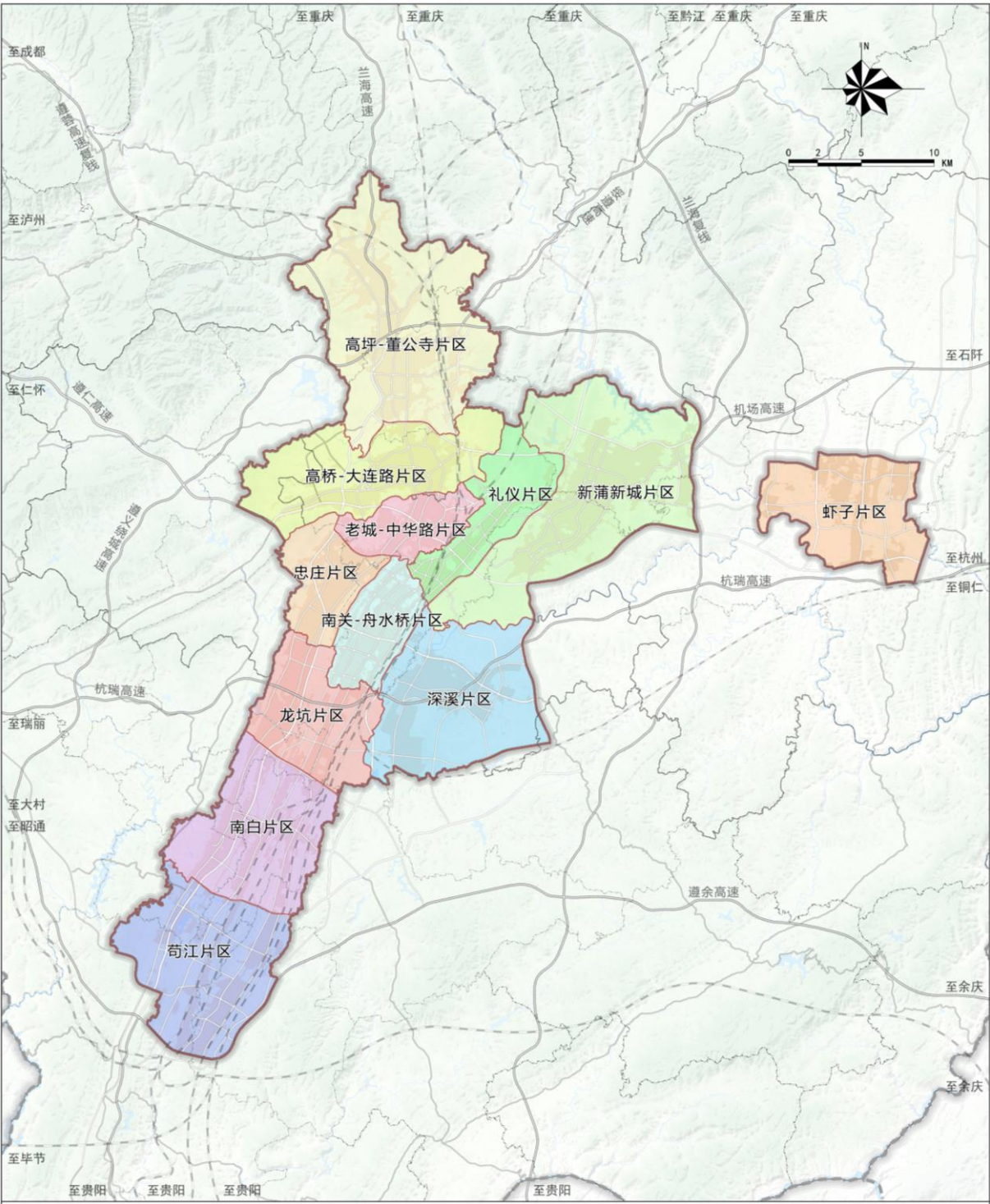


图1-2 项目规划范围

1.3.2 规划年限

本次规划年限为 2023-2035 年，其中近期为 2023-2025 年，远期为 2026-2035 年。

1.4 规划主要内容

- （1）现状认知分析。对遵义市城市发展进行认知分析，同时对其城市慢行系统现状进行分析，剖析存在问题。
- （2）规划解析。对上位规划以及相关规划进行解析，明确规划对遵义市中心城区慢行系统发展的相关要求。
- （3）案例分析。对相关案例进行分析研究，总结出对遵义市中心城区慢行系统发展有借鉴的相关经验启示。
- （4）规划目标与策略。结合相关案例研究以及规划解析，提出遵义市中心城区慢行系统规划目标与策略，并划分遵义市中心城区慢行分区与网络体系。
- （5）规划方案。结合规划目标与策略制定步行交通系统、自行车交通系统和绿道系统规划方案。
- （6）重点片区规划。结合遵义市慢行系统发展现状以及目标分析，对新蒲新城重点片区慢行系统进行规划研究。
- （7）实施计划与保障。结合规划方案制定实施计划，并提供相应的保障措施。

1.5 技术路线

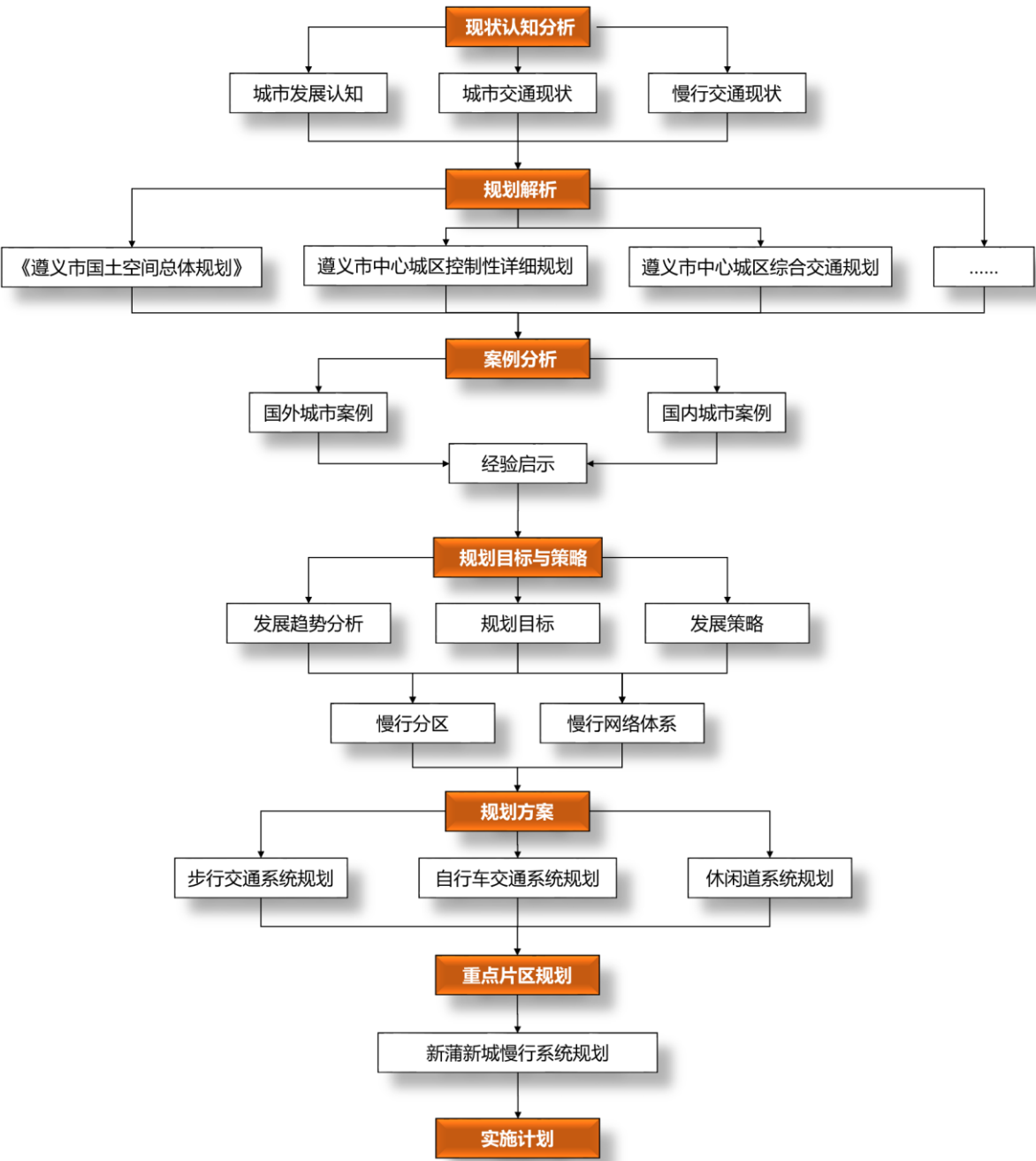


图1-3 技术路线

1.6 规划依据

- 1、《遵义市国土空间总体规划（2021——2035 年）》（报批稿）；
- 2、《遵义市中心城区综合交通规划》；

- 3、《遵义市中心城区骨架路网优化提升》;
- 4、《遵义市城市绿地系统规划（2021-2035 年）》;
- 5、《遵义市公园体系规划（2021-2035 年）》;
- 6、《遵义市中心城区控制性详细规划》;
- 7、《遵义市“十四五”综合交通运输建设规划（2021-2025 年）》;
- 8、《遵义市中心城区公共交通发展专项规划》;
- 9、《城市步行和自行车交通系统规划标准（GB/T 51439-2021）》;
- 10、《城市综合交通体系规划标准（GB/T 51328-2018）》;
- 11、《城市道路交通设施设计规范（2019 年版）》;
- 12、《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范（CJJ/T 15-2011）》;
- 13、《城市道路交通标志和标线设置规范（GB 51038——2015）》;
- 14、《城市及人行天桥与人行地道技术规范（CJJ 69 -95）》;
- 15、《遵义市城市规划技术管理规定（2022 年修订）》;
- 16、《遵义市中心城区市政道路规划设计导则》;
- 17、《国家级自然公园管理办法（试行）》（林保规〔2023〕4 号）;
- 18、《防洪标准 GB 50201-2014》;
- 19、《中华人民共和国森林法》（2019 年修正）;
- 20、其他相关规划、规范及文件要求等。

第2章 现状认知分析

2.1 城市发展认识

2.1.1 城市概况

遵义，简称“遵”，位于中国西南部，贵州省北部，云贵高原东北部，是贵州省地级市、省域副中心城市，黔中城市群重要城市，黔北政治经济文化中心。全市国土面积 30762 平方千米，为贵州省总面积的 17.5%，地理位置在北纬 27°8'-29°12'、东经 105°36'-108°13'之间。市域东西绵延 254 千米，南北相距 230.5 千米。



图2-1 遵义城市建设现状

遵义北面与直辖市重庆接壤，南面与省会贵阳市接壤，东面与本省铜仁市和黔东南苗族侗族自治州相邻，东南面与本省的黔南布依族苗族自治州相邻，西南面和本省的毕节市相邻，西面与四川省交界，处于成渝—黔中经济区走廊的核心区和主廊道，黔渝合作的桥头堡、主阵地和先行区。是国家全域旅游示范区，西南地区承接南北、连接东西、通江达海的重要交通枢纽。

红花岗区历来是遵义市的政治、经济、文化中心和交通枢纽，原为县级遵义市。地处北纬 27°33'-27°48'、东经 106°41'-107°33'之间，位于贵州省北部，北倚娄山，南临乌江，位居直辖市重庆和省会贵阳之间，处于西南出海通道重庆至贵阳黄金分割点上，是连接“黔中经济圈”“黔北经济带”和“成渝地区双城经济圈”的重要节点城市，为遵义市政治、经济、文化中心和交通枢纽。

汇川区于 2004 年 5 月经国务院批准成立，地理坐标系东经 106°46'36"-107°10'21"，北纬 27°40'09"-28°04'07"，面积 1515 平方公里。北距重庆 250 公里、南临贵阳 120 公里，可同时融入重庆、贵阳“一小时经济圈”，可与北京、上海、广州、深圳等 30 余个城市实现快速连接。

播州区地处大娄山脉东支中段与乌江中段北岸之间，介于东经 106°17'22"-107°26'25"，北纬 27°13'15"-28°04'09"之间，东接湄潭县、瓮安县，南邻息烽县、开阳县，西连仁怀市、金沙县，北邻红花岗区、汇川区。属于国家战略下的黔中经济区和黔北经济协作区核心区域，系贵州“金三角”战略腹地，是长江中上游综合开发和黔渝经济合作的重要节点。

新蒲新区南距贵阳 143 公里，北距重庆 248 公里，属于国家规划的长江中上游综合开发和黔中综合经济区的重要区域，处于成渝地区双城经济圈和黔中综合经济区重要中心区域，是黔北交通、铁路、通信重要枢纽。是遵义市中心城区城市东扩的主战场，辖区内区位优势明显、自然资源丰富、文化底蕴深厚。新蒲新区为未来遵义市中心城区“一主两副一区”城市空间布局的副城区，是未来 300 万人口特大城市的政治、文化、经济、金融、商贸中心。

2.1.2 地形地貌概况

遵义位于中国西南腹地，贵州省北部，北依大娄山，南临乌江，全域位于长江流域范围内，是长江上游重要的生态屏障。遵义地处云贵高原向湖南丘陵和四川盆地过渡的斜坡地带，地形起伏大，地貌类型复杂。海拔高度一般在 1000 米-1600 米。大娄山脉自西南向东北横亘其间，是全市的天然屏障，在地貌上把遵义市划分为两大片区，山南是贵州高原的主体之一，以中低山丘陵和宽谷盆地为主；山北以中山峡谷为主，山高谷深，山地垂直差异明显。全市分为乌江、赤水河和綦江三大水系，均属于长江流域。总体呈现“一屏两区三流域，九山半水半分田”自然地理格局。

大娄山山南片区是贵州高原的主体之一，以中低山丘陵和宽谷盆地为主，占全市总面积的 37.6%；大娄山山北片区以中山峡谷为主，占全市总面积的 62.4%，山高谷深，山地垂直差异明显。遵义市域海拔高度一般在 1000-1600 米，在全国地势第二级阶梯上。从乌江谷缘到大娄山脉，明显可见三级台地：最低一级海拔高度 1000-1200 米，中间一级 1300-1350 米，最高一级 1500-1600 米。根据成因，全市地貌类型可分成三大类：溶蚀地貌区、溶蚀构造地貌区和侵蚀地貌区。其中以溶蚀和溶蚀构造地貌（岩溶地貌）分布最广，约占全市土地面积的 75%。

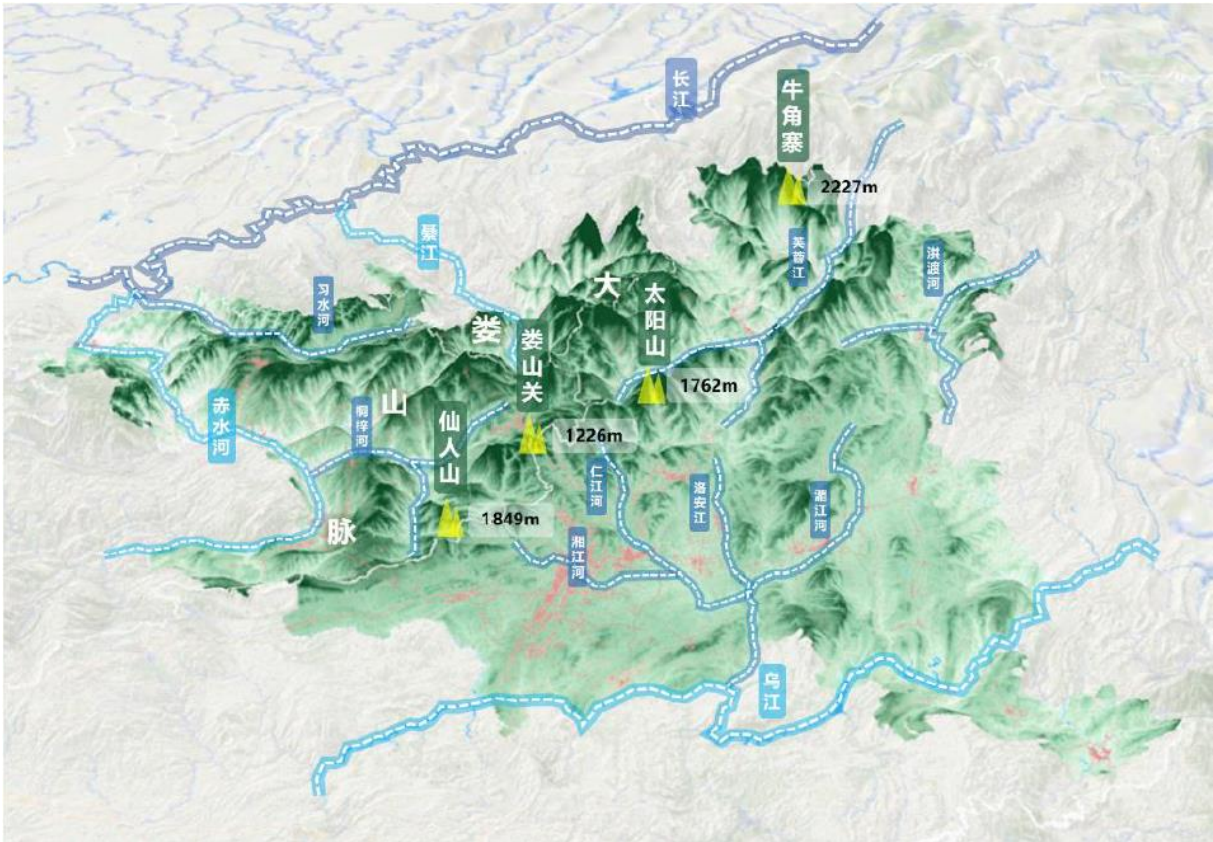


图2-2 遵义市自然地理格局

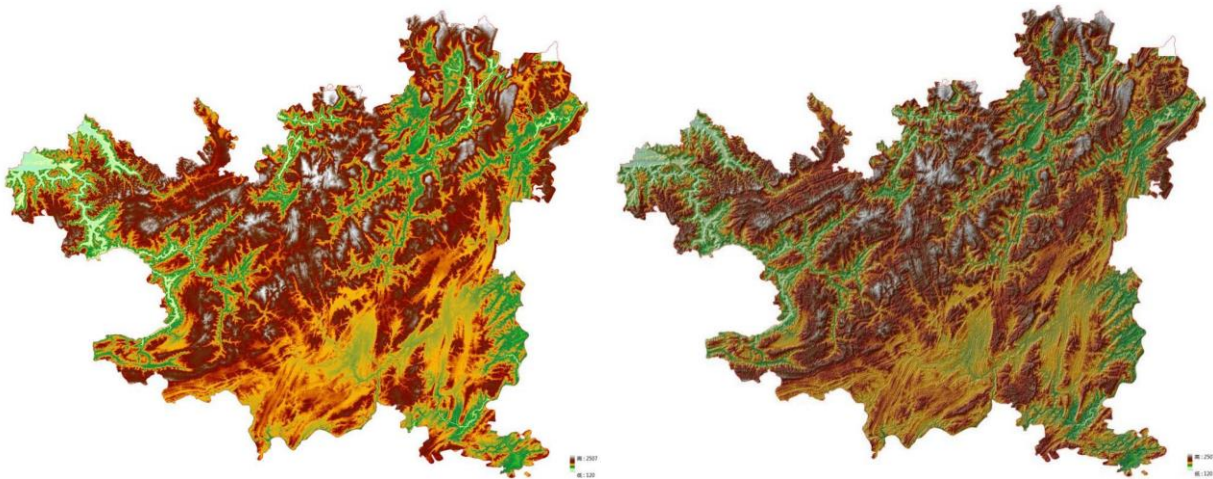


图2-3 遵义市域高程分析（左）和山体阴影分析（右）

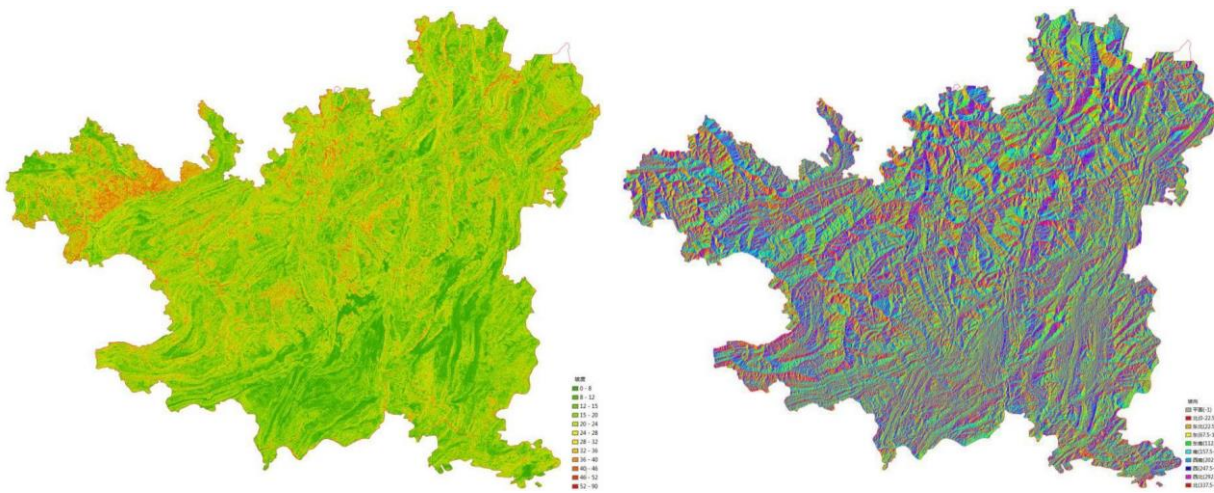


图2-4 遵义市域坡度分析（左）和坡向分析（右）

红花岗区地质基础复杂，地貌类型多样，境内有绵延起伏的中山和低中山山地、垄状起伏的丘陵、狭长的谷地、群山环抱的山间盆地、切割不深的河谷阶地。地势西北高、东南低，略呈阶梯状下降，湘江及其支流洛江灌流其间。大部分地区一般高程为 500-1500 米，平均海拔 1000 米左右，区中心丁字口海拔 820 米，西北部白云台山顶海拔为 1722 米，为区内制高点，南东部湘江河床海拔为 702 米，为区内最低点。

汇川区位于云贵高原向湖南丘陵和四川盆地过渡的斜坡地带，海拔高度一般在 1100-1500 米，在全国地势第二级阶梯上。大娄山脉自西南向东北横亘其间，成为天然屏障，是市内南北水系的分水岭，在地貌上明显地把遵义市划分为两大片:山南是贵州高原的主体之一，以低中山丘陵和宽谷盆地为主。

播州区地处大娄山脉南侧，属黔中丘陵和黔北山地过渡地带。分为三种地貌区，一为境内西北中山峡谷区，占全区面积的 25%，海拔 900-1300 米，崇山峻岭倚肩并列，河谷狭小弯曲;二为境内东南丘陵平坝区，占全区面积 66%，海拔 800-1000 米，丘冈起伏，坝地连片，土地肥沃;三是河谷边缘深切区，占全区面积的 9%，河谷切割深度 100-400 米。

新蒲新区位于云贵高原的东北部，地貌类型属于黔北低中山丘原，洛安江、仁江河直贯其中,地形走势为东北高、西南低，大部分海拔在 700-1000 米之间，以河谷坝地为主要地貌特征，沿江低山浅岗逶迤，山体浑圆秀丽，河床切割不深，两岸皆为良田，灌溉条件较好。

2.1.3 城市经济概况

近年来，遵义市经济总量持续稳步增长。2022 年遵义市地区生产总值（GDP）总量达到

4401.26 亿元，第一、二、三产业结构之比为 12.3:47.8:39.9。根据近几年全市产业结构变化趋势来看，全市第一产业比重逐步下降、第二产业稳中有升、第三产业总体平稳。

表2-1 遵义市地区生产总值及各产业生产值统计

年份	地区生产总值（亿元）	地区生产总值增长率（%）	各产业生产值（亿元）		
			第一产业	第二产业	第三产业
2016	2403.94	12.4%	370.48	1063	970.46
2017	2748.59	12.1%	404.62	1266.15	1141.93
2018	3169.4	9.7%	411.36	1418.95	1339.09
2019	3483.32	9.7%	431.87	1558.08	1493.37
2020	3729.02	4.6%	489.44	1637.87	1601.71
2021	4138.3	10.3%	523.34	1923.97	1722.59
2022	4401.26	3.1%	545.04	2101.97	1968.31

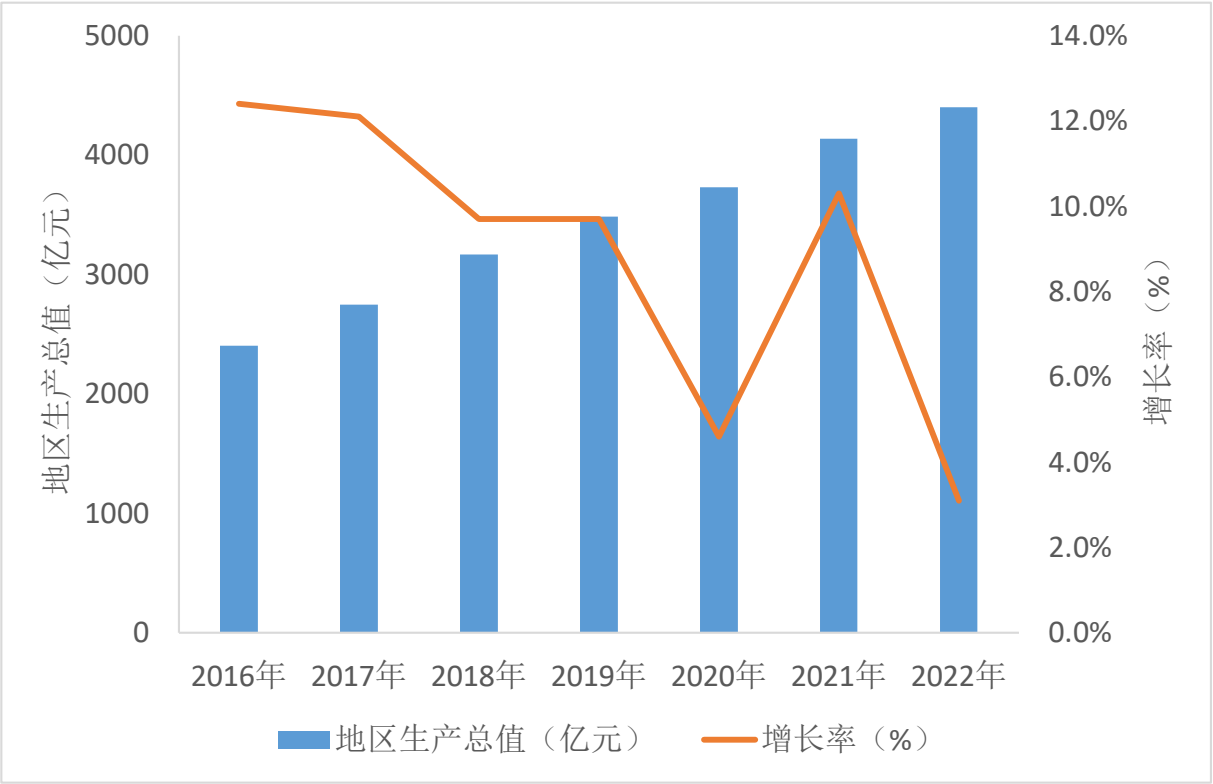


图2-5 2016 年~2022 年遵义市全市地区生产总值及其增速变化

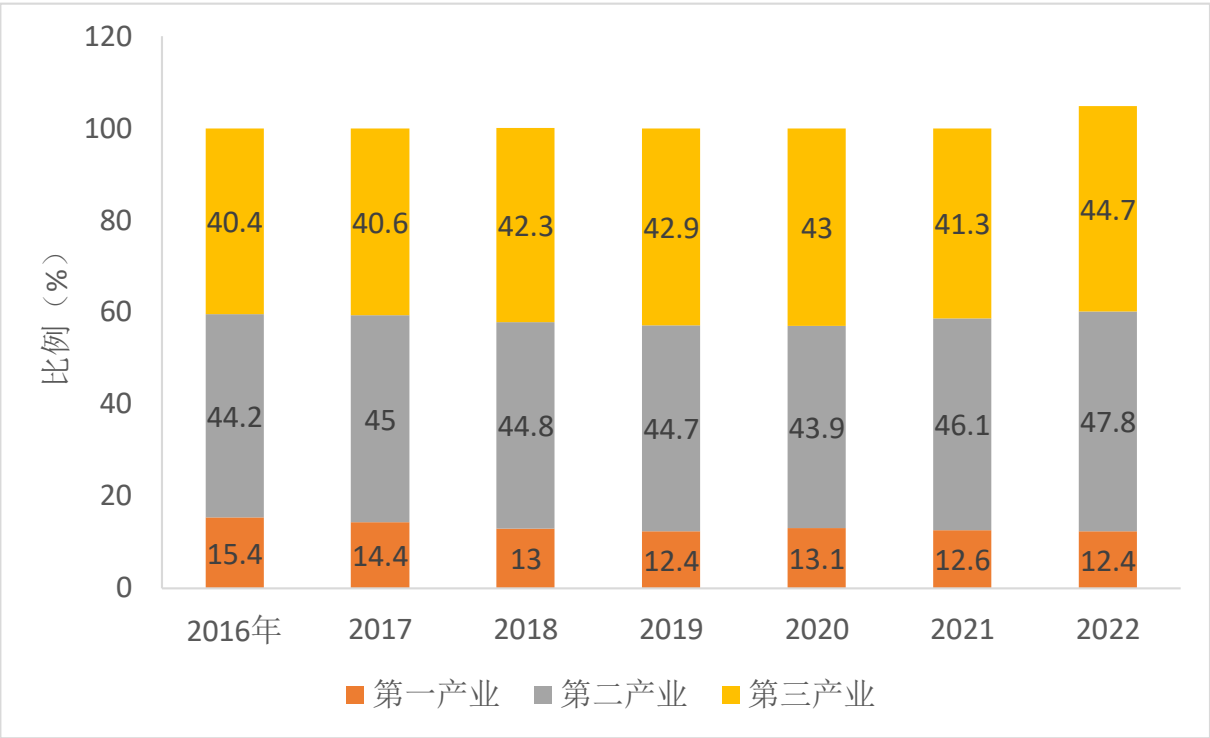


图2-6 2016 年~2022 年遵义市第一、二、三产业结构变化

同时，遵义市经济增速常年保持贵州省领先水平，2022 年遵义市 GDP 增长率为 3.1%。在近年经济形势严峻的情况下，尤其是受新冠病毒疫情影响，遵义市 GDP 增速有所放缓，但仍呈现一定的增长趋势。

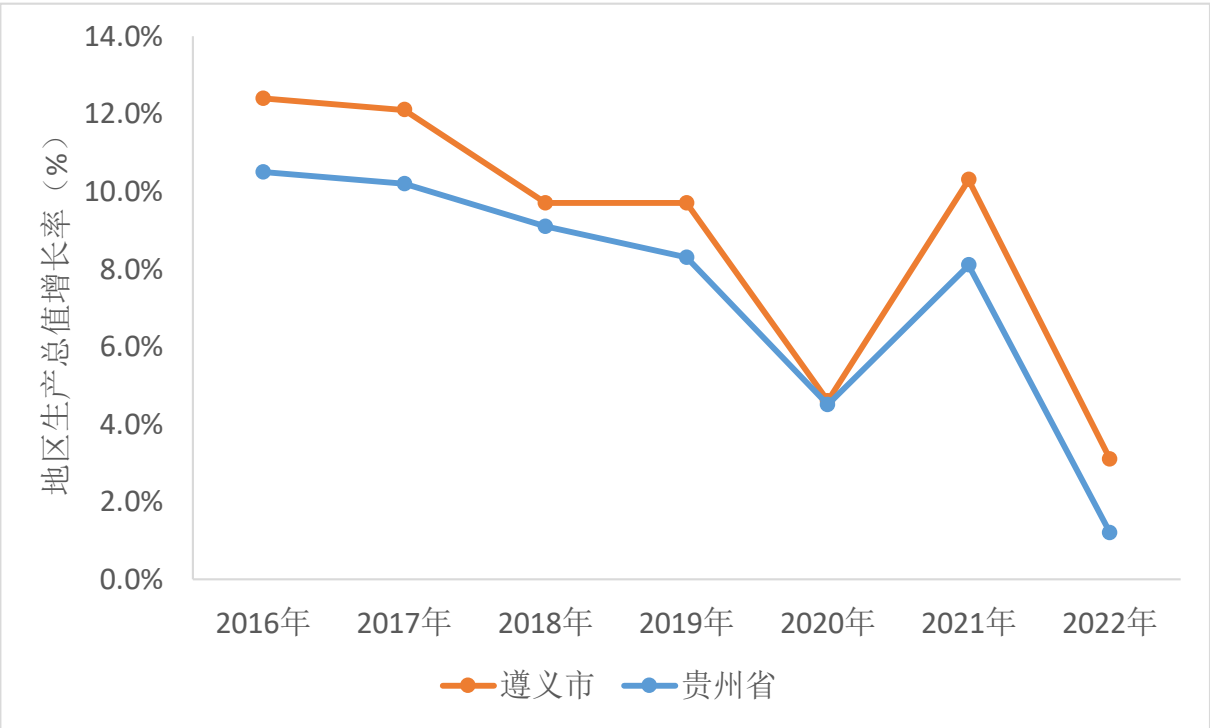


图2-7 2016 年~2022 年遵义市和贵州省地区生产总值增速变化

2.1.4 城市人口概况

近年来，遵义市全市人口呈现总量多、密度大、稳定增长特点。根据《2022 年遵义市国民经济和社会发展统计公报》和《2022 年遵义市统计年鉴》，2022 年遵义全市常住人口 659.65 万人、城镇人口 826.36 万人，常住人口城镇化率 58.35%，人口逐渐增加，全市城镇化率也在逐步增加。

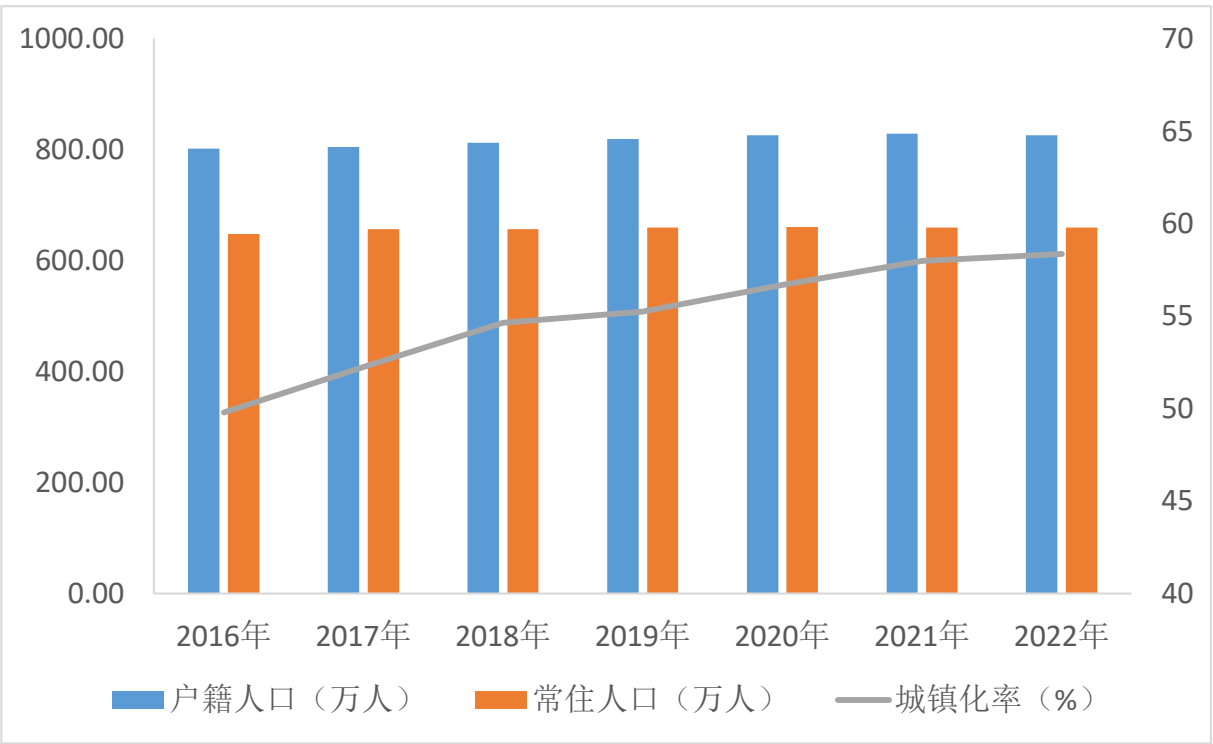


图2-8 2016 年~2022 年全市人口和城镇化率变化

根据遵义第七次全国人口普查数据，2020 年遵义全市常住人口 660.67 万人，城镇人口 374.52 万人，常住人口城镇化率 56.69%，较 2010 年提高 21.67 个百分点。结合国土空间规划划定的中心城区范围和“七普”人口数据，2020 年市辖区常住人口 236.05 万人、城镇人口 167.52 万人、城镇化率为 70.97%，相比“六普”，市辖区常住人口增加 32.28 万人，城镇人口增加 67.99 万人。根据“七普”人口数据和各片区的边界，2020 年中心城区人口密度为 0.7 万人/平方公里。遵义市中心城区各个片区中，老城-中华片区人口密度最高，为 3.23 万人/平方公里；深溪片区人口密度最低，为 0.17 万人/平方公里。对比老城-中华路片区和礼仪片区，人口出现断崖式下降。

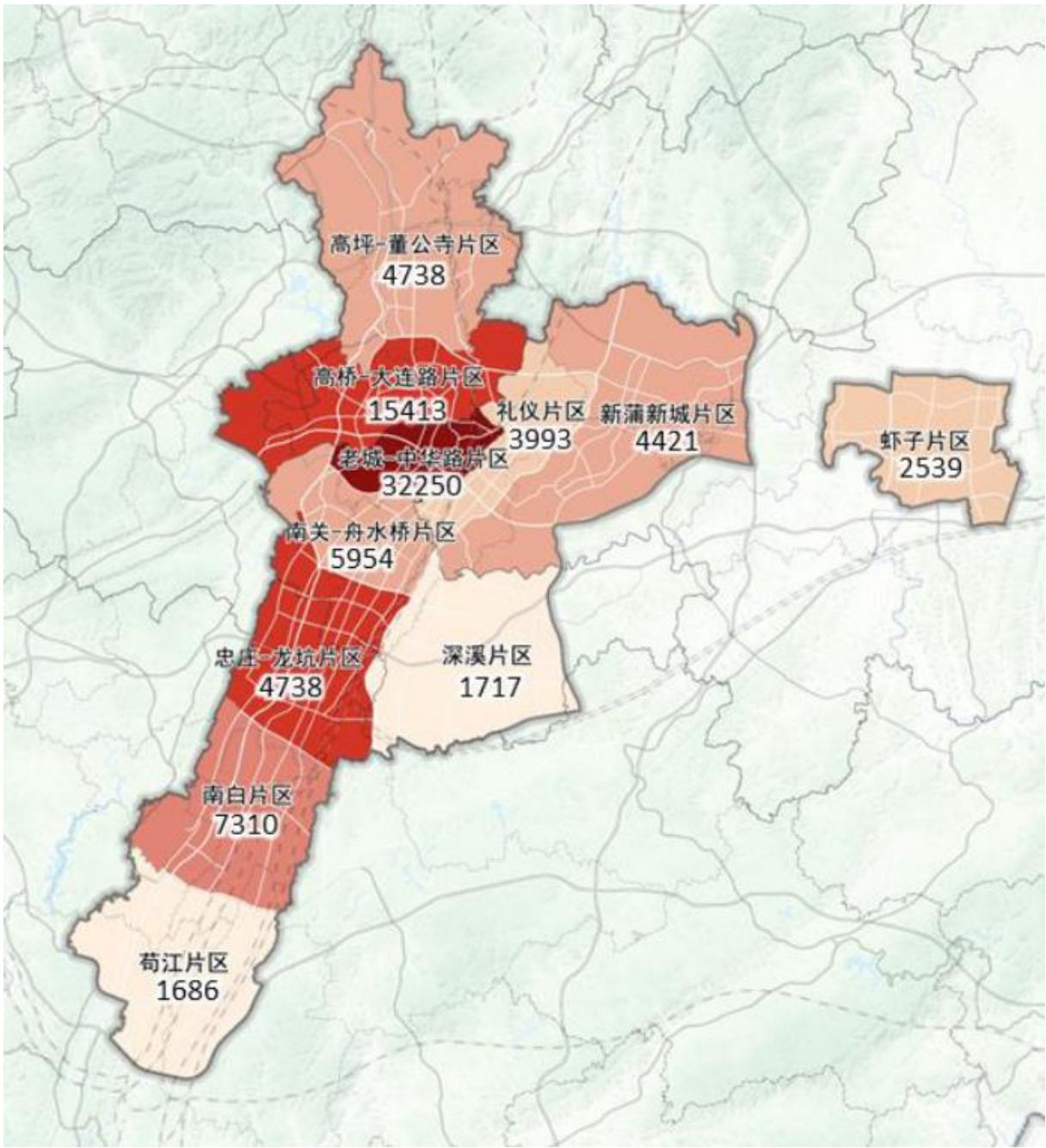


图2-9 2020 年中心城区各片区人口密度分布

2.1.5 历史文化资源概况

1、历史文化资源

遵义因遵义会议的重大意义而成为享誉海内外的红色之城，以遵义会议会址为代表的红色文化遗存是红军长征精神的重要载体，红色文化是遵义历史文化的最突出代表，同时土司文化、三线建设文化、少数民族文化（仡佬族、苗族为主）、宗教文化、儒家文化（尹珍文化、沙滩文

化)、盐运文化、茶酒文化等丰富多元的地域特色文化成为遵义历史文化特色与价值的全面支撑,使得遵义城市发展的历史鲜活而丰满,对遵义的发展历史认识更加充分和客观,使遵义名城的价值体系立体化。



图2-10 遵义会议会址（左）和盐道古镇松坎（右）



图2-11 仡佬族祭天朝族祭祀大典（左）和土司文化遗址-海龙屯（右）

2、风景名胜旅游资源

近年来,遵义市始终把生态文明建设摆在事关全局的重要位置,牢牢守住发展和生态两条底线,深入实施大生态战略行动,坚持生态优先、绿色发展、尊重自然、顺应自然、保护底色、创新特色,在推动高质量发展的道路上实现了生态环境持续向好。全市森林覆盖率达 62%,年平均气温 15.1℃,负氧离子含量每立方厘米最高达 3.2 万个,是名副其实的天然氧吧、避暑胜地。

遵义旅游区是大西南旅游的重要组成部分,是川渝黔金三角旅游区的重点景区,也是长江三峡国际旅游热点中生态旅游的理想之地。遵义山川秀丽,风光独特,尤以山、水、林、洞为主要特色。目前,遵义市有自然生态、人文景观和社会资源等 3 个大类。

截至目前,遵义市有赤水丹霞世界自然遗产、国家级赤水风景名胜区以及习水、娄山关、

仁怀茅台、余庆大乌江、湄江、务川洪渡河、三岔河等省级风景名胜区。



图2-12 赤水丹霞国家级地质公园（左）和双河洞国家级地质公园（右）

2.2 城市交通现状分析

2.2.1 机动车发展情况

根据遵义市交管局提供数据可知,近年来遵义市四城区小汽车保有量持续增加,年增长量约保持在 3-4 万辆之间,处于快速增长时期。截止 2023 年 9 月份,遵义市四城区(包含所辖乡镇)小汽车保有量约为 45 万辆。

表2-2 遵义市辖区小汽车机动车保有量(含周边乡镇)统计表

年份	小汽车机动车保有量辆(辆)	红花岗区	汇川区	新蒲新区	播州区
2019 年	324663	98089	80870	38397	107307
2020 年	362398	108971	89992	42706	120729
2021 年	398039	117479	98328	46837	134395
2022 年	428065	127130	105901	50298	144736
2023 年	451236	133956	111806	52861	152613

注:2023 年是指截止 2023 年 9 月数据

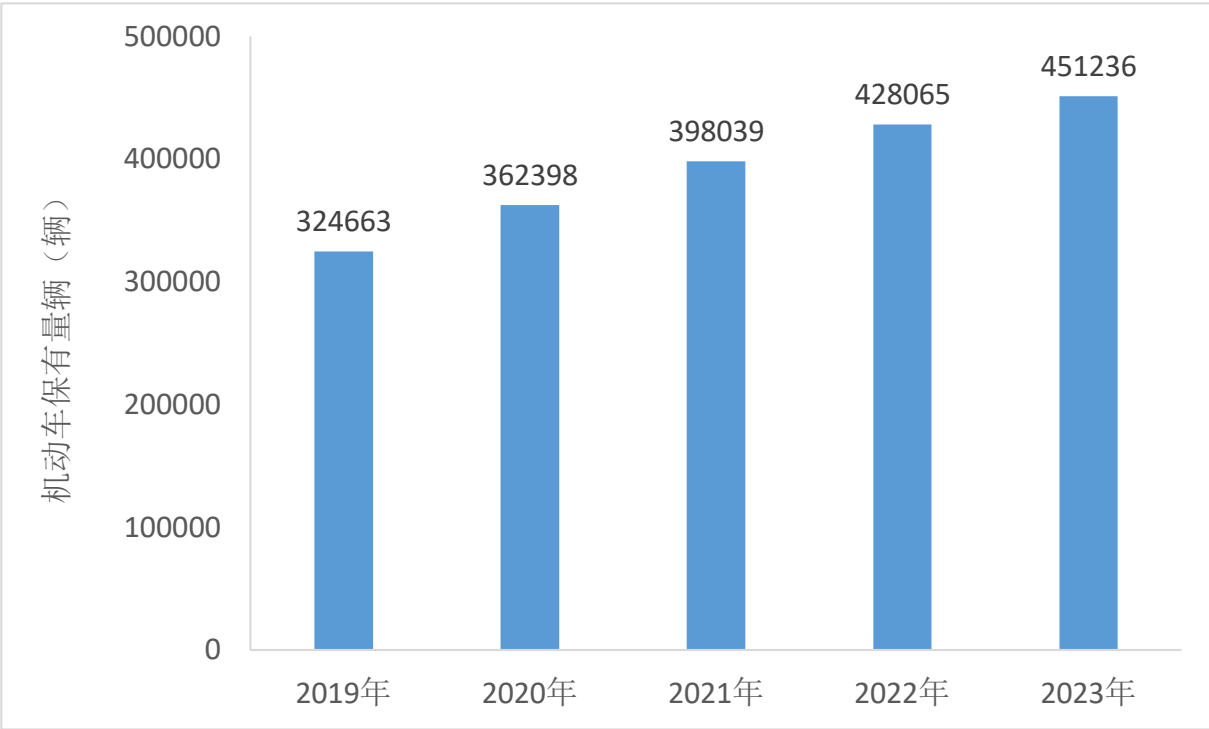


图2-13 近年来市辖区（含周边乡镇）机动车保有量变化

由于城区内缺乏专门的机动车保有量统计数据，以各区城镇化率为依据对城区内机动车保有量进行估计（城镇化率来自 2022 年遵义市统计年鉴）。

2022 年汇川区、红花岗区、播州区城镇化率分别为 79.3%、82.9%、53.4%。市辖区 2020 年城镇化率为 71%，因新蒲新区启动机动车保有量数据的统计工作时间较短，其机动车均计为城区机动车。

表2-3 近年来遵义市中心城区小汽车保有量统计表

年份	红花岗区	汇川区	新蒲新区	播州区	中心城区
2019 年	79648	53633	38397	53621	225299
2020 年	88877	70545	42706	61994	264122
2021 年	98101	76991	46837	69213	291142
2022 年	105390	83926	50298	77318	316932
2023 年 9 月	111049	88606	52861	81525	334041

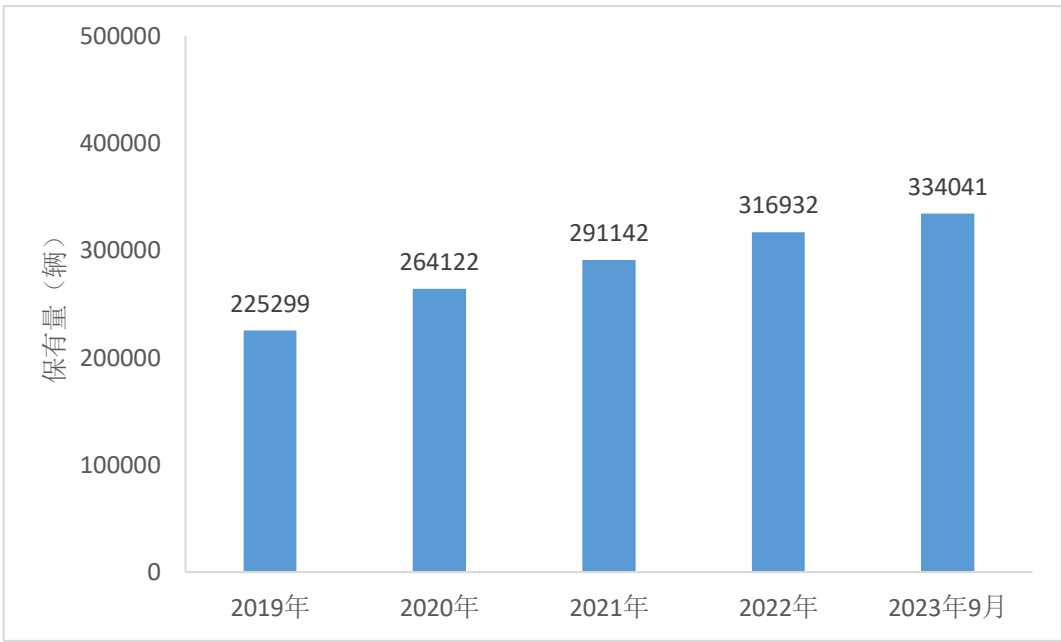


图2-14 近年来遵义市中心城区小汽车保有量变化

2.2.2 居民出行特征情况

借助高德、百度等互联网交通出行大数据平台预测，2022 年遵义市中心城区居民步行出行比例为 32.65%，公共交通在机动车化出行比例达到 55.12%。与 2015 年相比，小汽车出行比重增加了 49.5%，这也与近年来遵义市城市发展不断加快、居民生活水平不断提升、小汽车保有量不断增加相吻合。同时，近年来遵义市创建公交都市工作成效明显，2022 年遵义市中心城区公交车出行比例达到 35.46%，是居民出行的重要交通工具。

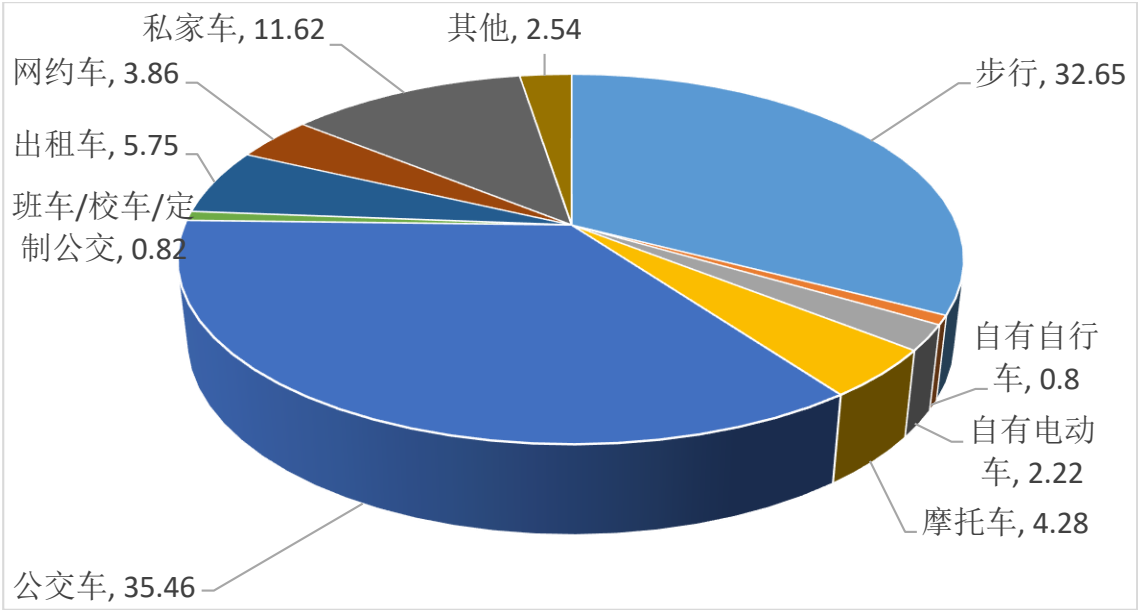


图2-15 2022 年遵义市中心城区居民全方式出行结构（%）

表2-4 2022 年遵义市城市交通居民出行结构表

出行方式	方式比重 1（%） （全方式）	方式比重 2（%） （机动化）	方式比重 3（%） （不含步行）
步行	32.65	——	——
自有自行车	0.8	——	1.19
自有电动车	2.22	——	3.3
共享单车	0	——	0
摩托车	4.28	6.65	6.35
公交车	35.46	55.12	52.65
地铁	0	0	0
班车/校车/定制公交	0.82	1.27	1.22
出租车	5.75	8.94	8.54
网约车	3.86	6	5.73
私家车	11.62	18.07	17.25
其他	2.54	3.95	3.77
合计	100	100	100

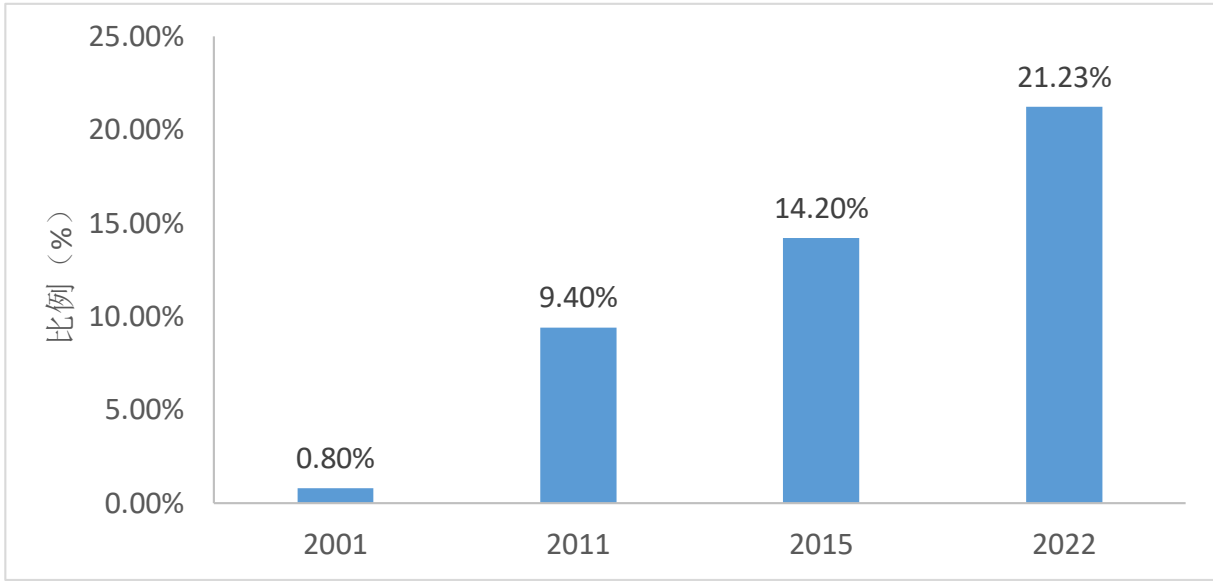


图2-16 近年来遵义市中心城区小汽车出行比例变化

2.2.3 道路交通发展情况

1、对外通道

目前，遵义市中心城区主要是依托高速环路、高速射线以及重要国省干道实现对外交通联系，呈“一环多射”网络结构。

中心城区高速公路环路由青檬高速-贵遵复线-南环高速-西环高速组成，目前已全部建成通车。中心城区主要通过以下 21 条射线通道与周边区域联系。

表2-5 中心城区与周边区域联系一览表

联系方向	通道名称	道路等级	建设状态
东向（3 条）	杭瑞高速东	高速公路	已建
	遵余高速	高速公路	已建
	G326	二级公路	已建
南向（7 条）	贵遵复线	高速公路	已建
	贵遵高速	高速公路	已建
	S206	二级公路	已建
	S101	二级公路	已建
	S207	一级公路	未建
	S307	一级公路	部分已建
	G210	二级公路	已建
西向（6 条）	杭瑞高速	高速公路	已建
	遵仁高速	高速公路	在建
	蓉遵复线	高速公路	未建
	G326	一级公路	已建
	S306	二级公路	未建
	S207	二级公路	未建
北向（5 条）	重遵高速	高速公路	已建
	重遵复线	高速公路	在建
	遵绥高速	高速公路	已建
	G210	一级公路	未建
	S101	一级公路	已建

2、内部路网

中心城区骨架路网结构由快速路和干线性主干路构成，呈“快速环路+四横二纵”结构。

表2-6 中心城区骨架路网结构组成一览表

结构名称	道路名称	起点	终点	建设状态
快速环路	兰海高速城区段-张青路-南龙快线-新龙快线-新南快线-高新快线等组成	-	-	部分已建
四横	凤新快线	兰海高速	新南快线	部分已建
	遵义大道	兰海高速	新龙快线	已建
	南溪大道	兰海高速	新龙快线	在建
	南楠公路	兰海高速	南龙快线	在建
二纵	东联线-东快线	高新快线	进港大道	大部分在建
	新南快线	凤新快线	张青路	部分在建

根据中心城区规划情况，中心城区可分为主城区组团、新蒲新区组团、播州区组团、董公寺、高坪组团等四个重要组团，各组团间联系通道如下表所示。

表2-7 中心城区各组团间联系通道一览表

组团名称	通道名称	等级	车道数	建设情况
主城区-新蒲新区	高新快线	快速路	6	已建
	航新快线	干线性主干路	6	在建
	凤新快线	快速路	8	已建
主城区-播州区	兰海高速	快速路	10	已建 4 车道
	共青大道	干线性主干路	10	已建
	东快线	干线性主干路	8	部分已建
	新南快线	快速路	10	部分在建
	铁溪大道	干线性主干路	6	未建
新蒲新区-播州区	新南快线	快速路	10	部分在建
	新龙快线	快速路	10	在建
	遵义大道东延线	干线性主干路	6	未建
	南龙快线	快速路	4	在建
主城区-董公寺、高坪	兰海高速	快速路	10	已建 4 车道
	遵龙大道	干线性主干路	6	已建
	汇川大道	一般性主干路	6	已建
	柳江路	一般性主干路	6	已建 4 车道

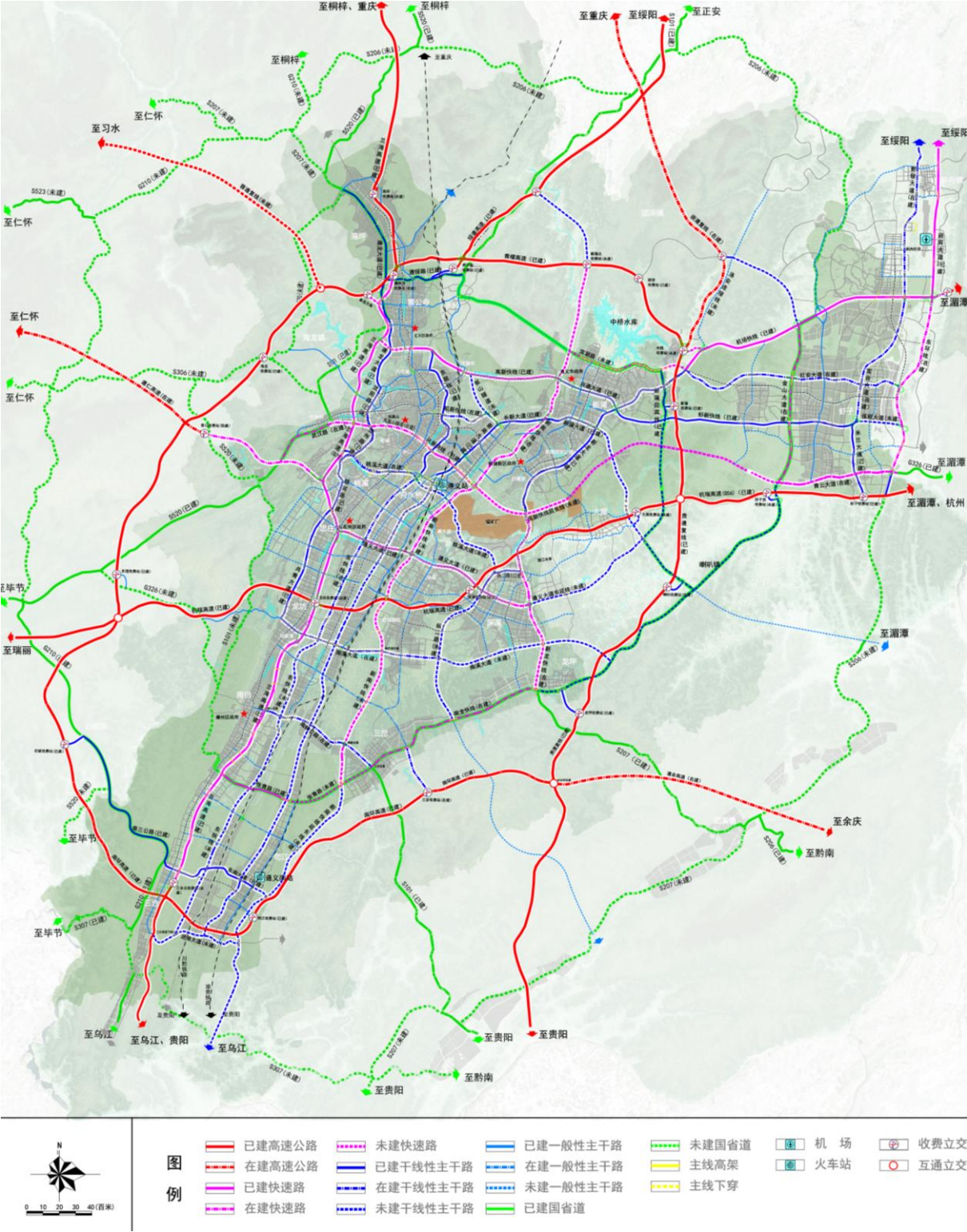


图2-17 遵义市中心城区道路交通结构

2.2.4 公共交通发展情况

2021 年，遵义全市开通各类公交线路 139 条，拥有公交场站 15 个，公交站点约 3599 个，

表2-8 遵义市中心城区现状停车泊位（万个）统计表

区域	组团	总量	配建停车泊位	公共停车泊位	路内停车泊位
汇川区	高坪-董公寺片区	7.05	6.68	0.30	0.07
	高桥-大连路片区	9.95	8.97	0.90	0.09
	小计	17.00	15.65	1.20	0.16
红花岗区	老城-中华路片区	6.26	5.37	0.64	0.25
	南关-舟水桥片区	4.91	4.36	0.44	0.11
	忠庄片区	9.61	9.02	0.37	0.22
	深溪片区	1.15	0.82	0.20	0.13
	小计	21.93	19.57	1.65	0.71
新蒲新区	礼仪片区	5.12	4.05	1.02	0.05
	新蒲新城片区	16.37	14.75	1.25	0.38
	虾子片区	0.54	0.19	0.10	0.26
	小计	22.03	18.99	2.37	0.69
播州区	龙坑片区	8.20	7.76	0.24	0.19
	南白片区	5.58	4.91	0.47	0.20
	苟江片区	0.67	0.59	0.04	0.05
	小计	14.45	13.26	0.75	0.44
合计		75.41	67.47	5.97	2.00

根据停车规模分布来看，遵义市中心城区停车泊位主要分布于新城区。老城区大部分道路均设有路边停车泊位，部分路段人行道更是沦为小汽车停车场，人行空间无法得到保障、人行安全也受到威胁。新蒲新城片区、忠庄片区、高桥-大连路片区、龙坑片区规模较大，如新蒲新城片区停车泊位总量达 16.37 万个，而虾子、深溪、苟江等片区规模相对较小。

2.3 慢行系统发展现状分析

2.3.1 现状调研

1、调查目的

步行是人们日常生活的一部分，是与机动化方式衔接的主要交通方式，同时也是绿色出行

方式之一。因此，构筑“安全、舒适”的步行空间对于广大市民出行具有十分重要的意义。

通过慢行交通调查，对遵义市中心城区现有道路交通系统及慢行交通系统设施、交通运行情况进行深入了解，了解居民慢行出行意愿，总结现状存在的问题，为制定科学合理的城市慢行交通系统规划方案提供依据。

2、调查内容

➤ 慢行交通设施调查

慢行交通设施调查主要内容为城市土地利用现状、现状城市路网结构、公交场站及线路布局、城市路内停车泊位分布、步行道分布、自行车道分布情况的调查、过街设施分布情况等。

➤ 慢行交通运行调查

根据遵义市中心城区片区功能特性，结合遵义市道路常发拥堵路段分布，本次调查分别在汇川区、红花岗区、播州区以及新蒲新区内选定典型区域进行调查，调查内容包括交叉口过街流量调查、热点位置周边运行调查、关键断面流量调查、人行天桥运行调查、公交站点运行调查、关键节点过街流量调查六个部分。

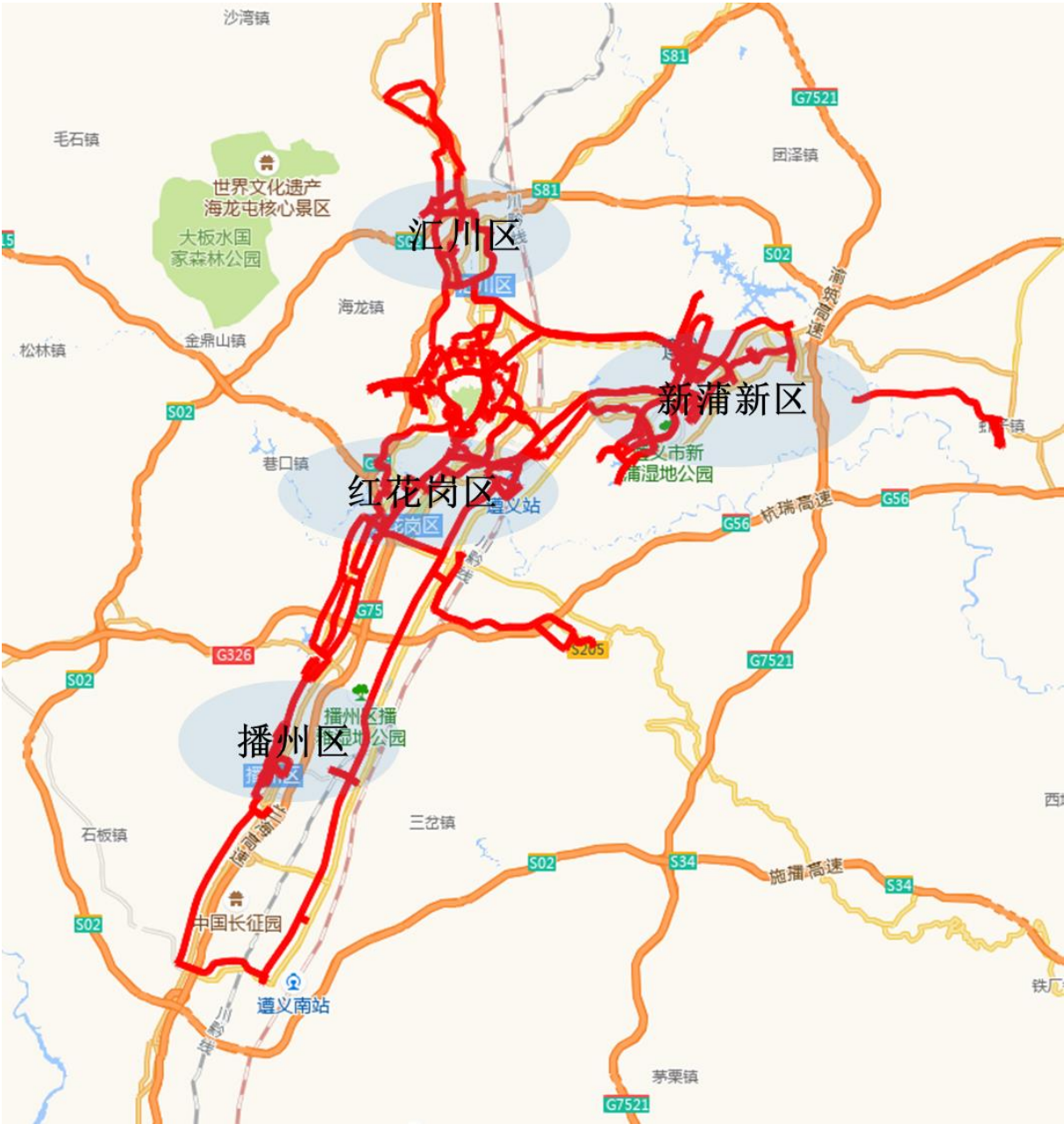


图2-20 慢行交通调查片区选取

➤ 慢行交通问卷调查

慢行交通问卷调查主要针对通勤通学类、娱乐购物类、休闲社交类 etc 人群进行问卷调查，了解各类人群慢行出行情况及慢行交通出行意愿。

3、调查方案

➤ 慢行交通设施调查

本次慢行交通设施调查将遵义市中心城区划分为四个片区进行慢行交通设施调查，主要调查方式为人工现场调查。

➤ 慢行交通运行调查

◆ 调查时间

工作日早高峰（07：30~10：30）、晚高峰（16：30~19：30）。

◆ 调查方式

人工计数。

◆ 调查点选取

交叉口过街流量调查主要对选定区域重要交叉口过街流量进行调查，包括行人、自行车及机动车流量，项目对选取片区中的主要交叉口进行过街流量调查，分别如下图所示。

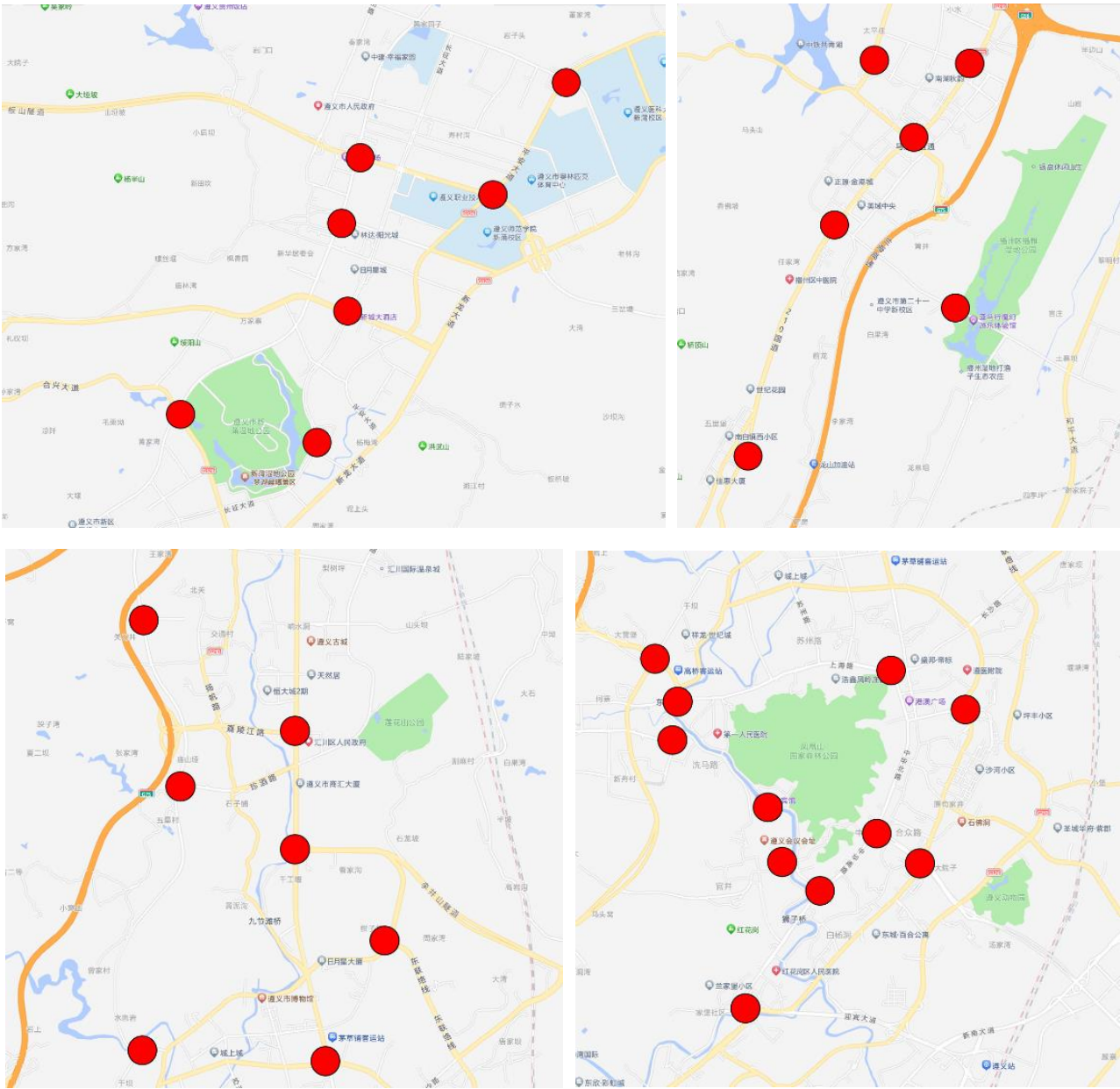


图2-21 交叉口过街流量调查点

热点位置周边运行调查主要对建筑体出入流量、路段行人、自行车过街流量及机动车流量进行调查，分析判断热点位置运行对周边道路交通运行影响情况。关键断面流量调查主要对选定区域内道路关键断面流量进行调查，包括行人流量和自行车流量，分析行人/自行车流量分布特征。人行天桥运行调查主要对选定区域内人行天桥的行人、自行车过街流量进行调查，了解区域内人行天桥的运行情况，结合周边平面过街设施运行情况，分析人行天桥设置合理性。关键节点过街流量调查主要对研究范围内过街量大、事故多发节点过街情况进行调查，调查行人、自行车过街流量及平均等候时间，探究过街设施改善提升方案。

● 慢行交通问卷调查

本次问卷调查方式为线下现场人工发放问卷和线上网络调查问卷，调查对象包括通勤通学、娱乐购物和休闲社交等人群。本次调查总共发放线下问卷 3000 份、线上问卷 7000 份，分别回收线下问卷约 2350 份、线上问卷 6731 份，其中有效问卷共约 7618 份。



图2-22 问卷调查现场照片

● 调查对象

在调查问卷符合填写规范的 7618 人中，男性占 35.5%，女性 64.5%，男女比例为 1: 1.82。各区人口中红花岗区参与问卷调查的人数最多，占 55.93%，其次是播州区，占 23.05%，汇川区和新蒲新区参与问卷调查人数较少，分别占总人数的占 15.16%和 5.86%。

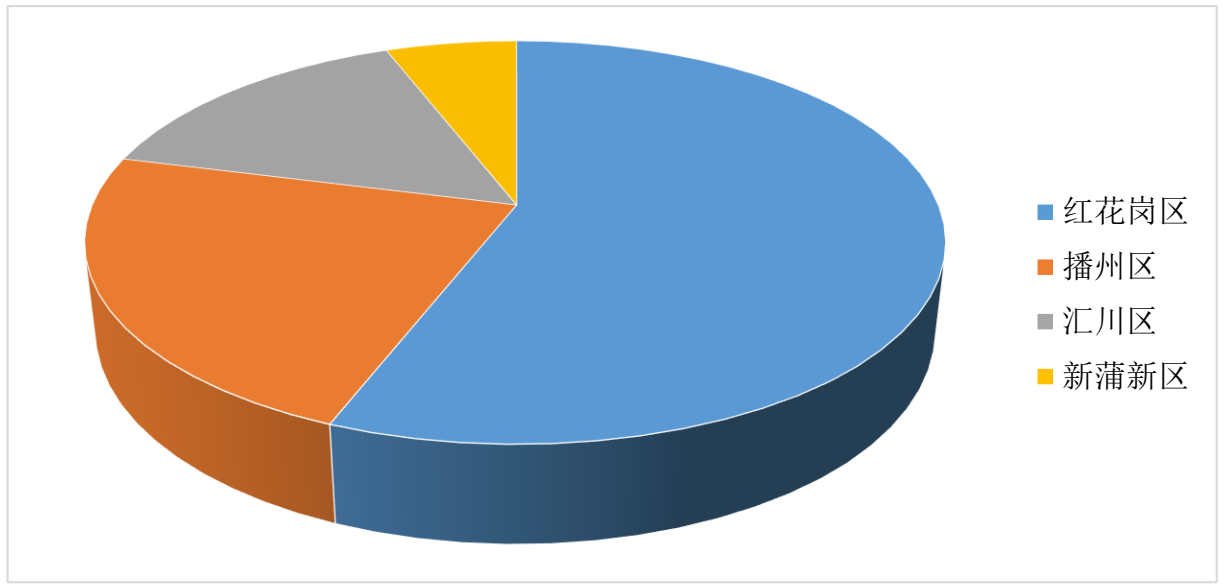


图2-23 2022 年遵义市中心城区慢行调查对象行政区域分布

本次问卷调查对象涵盖了各个年龄段的人群，其中 18 周岁以下占 7.31%，18~30 周岁占 20.83%，31~40 周岁占 39.6%，41~50 周岁占 24.23%，51~60 周岁占 8.11%，61 周岁以上占 0.36%。调查对象的平均年龄在 (41.88 ± 13.02) 岁。从参与调查问卷人员的年龄构成看，31~40 周岁的人数最多，其次是 41~50 周岁和 18~30 周岁。

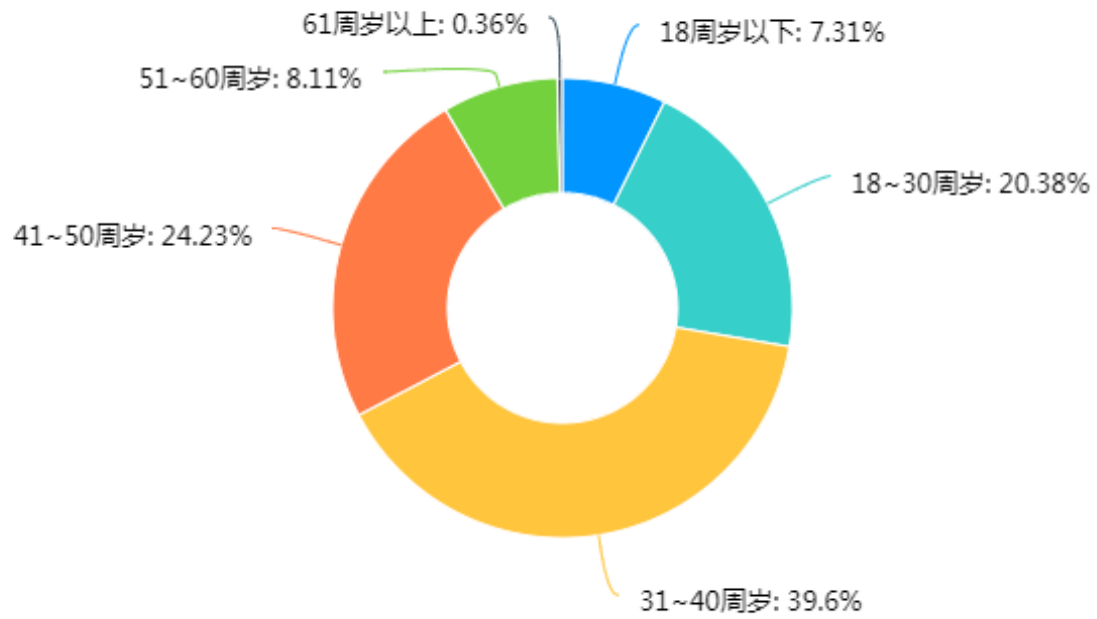


图2-24 2022 年遵义市中心城区慢行调查对象年龄分布

在调查对象职业特征方面，调查对象涵盖了公务员/事业/国企单位人员、教师/医务/文体工作者、学生、个体经营者，退休人员、自由职业者以及其他职业从事人员。职业构成比重如下：

公务员/事业/国企单位人员占 30.69%，教师/医务/文体工作者占 26.36%，学生占 7.31%，个体经营者占 5.52%，退休人员占 0.49%，自由职业者占 7.77%，其他职业从事人员占 19.03。

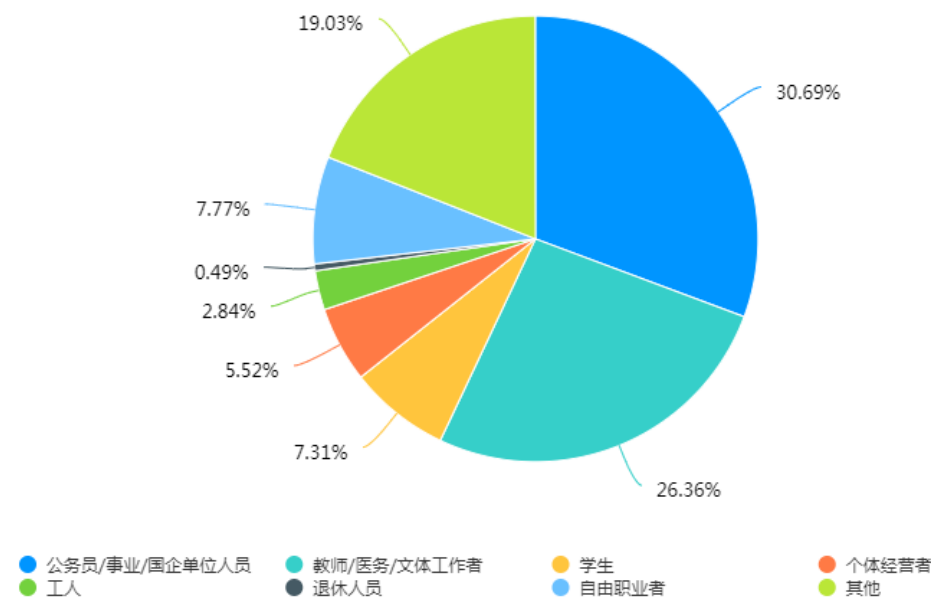


图2-25 2022 年遵义市中心城区慢行调查对象职业分布

2.3.2 慢行交通需求特征

1、出行规模与结构

借助高德、百度等互联网交通出行大数据平台预测，2022 年遵义市中心城区居民步行出行比例为 32.65%，公共交通在机动车化出行比例达到 55.12%。与 2015 年相比，小汽车出行比重增加了 49.5%，这也与近年来遵义市城市发展不断加快、居民生活水平不断提升、小汽车保有量不断增加相吻合。

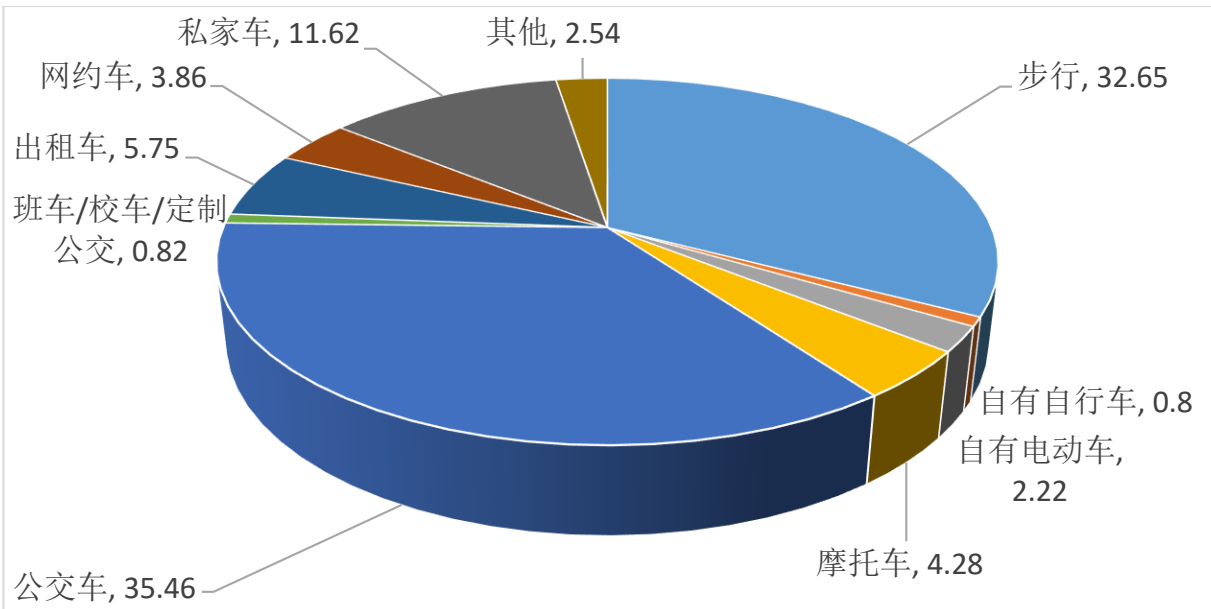


图2-26 2022 年遵义市中心城区居民全方式出行结构（%）

2、出行分布

慢行交通出行最密集地区多位于商业、办公、居住及公园绿地等基础设施成熟完善的城市中心。目前，遵义市慢行交通聚集度最高的主要为红花岗区和汇川区，新蒲新区等新建城市地区出行强度增加迅速。

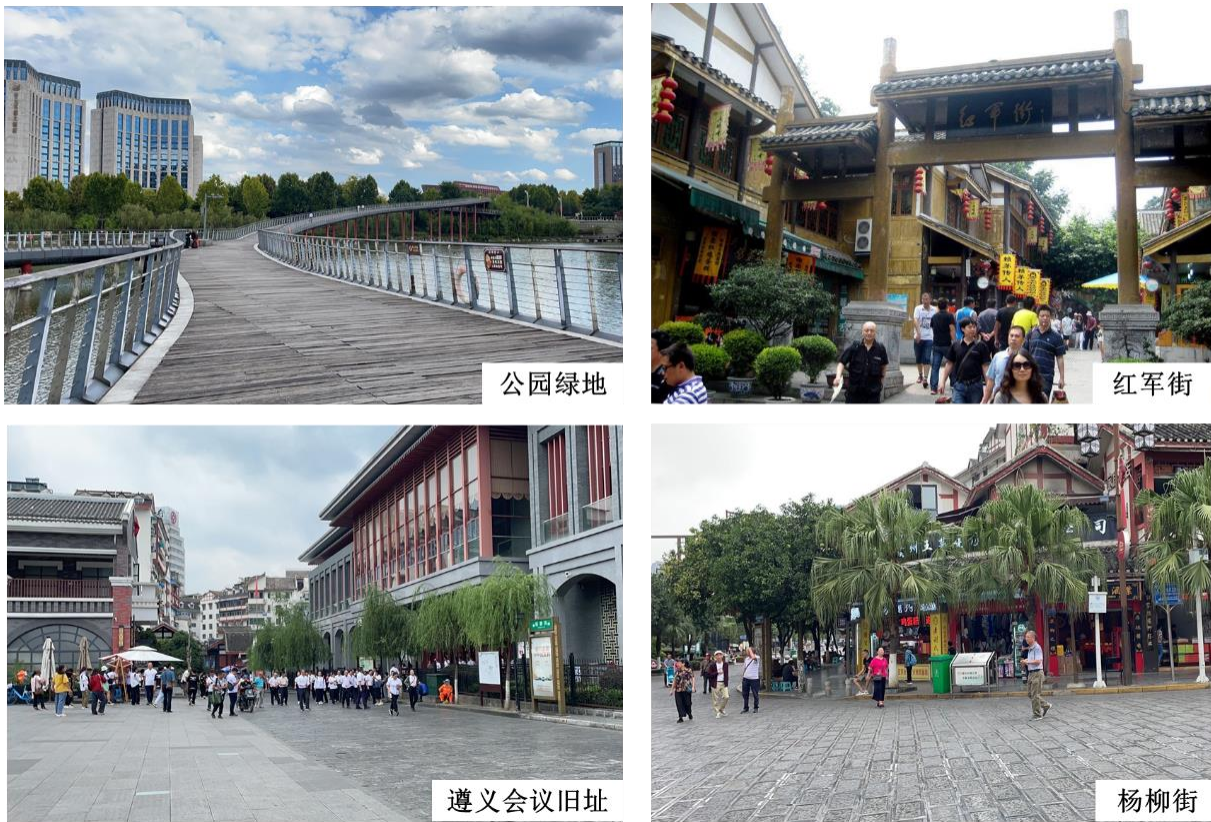


图2-27 遵义市中心区部分慢行交通资源现状

3、出行目的

根据调查可知，现状遵义市中心城区居民慢行交通出行目的主要是上/下班、购物、休闲娱乐。

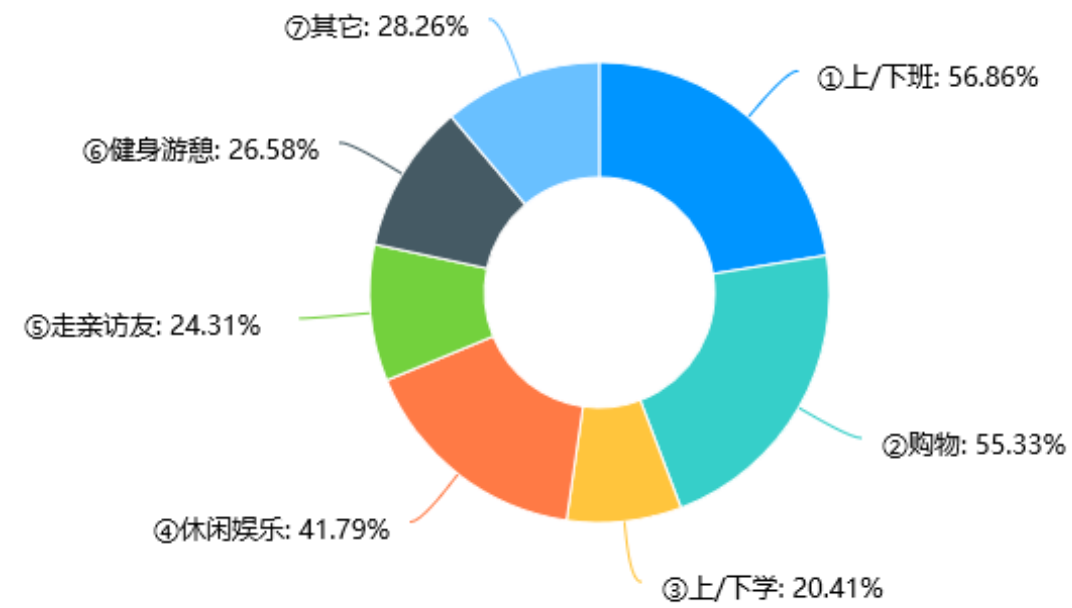


图2-28 步行出行目的分布

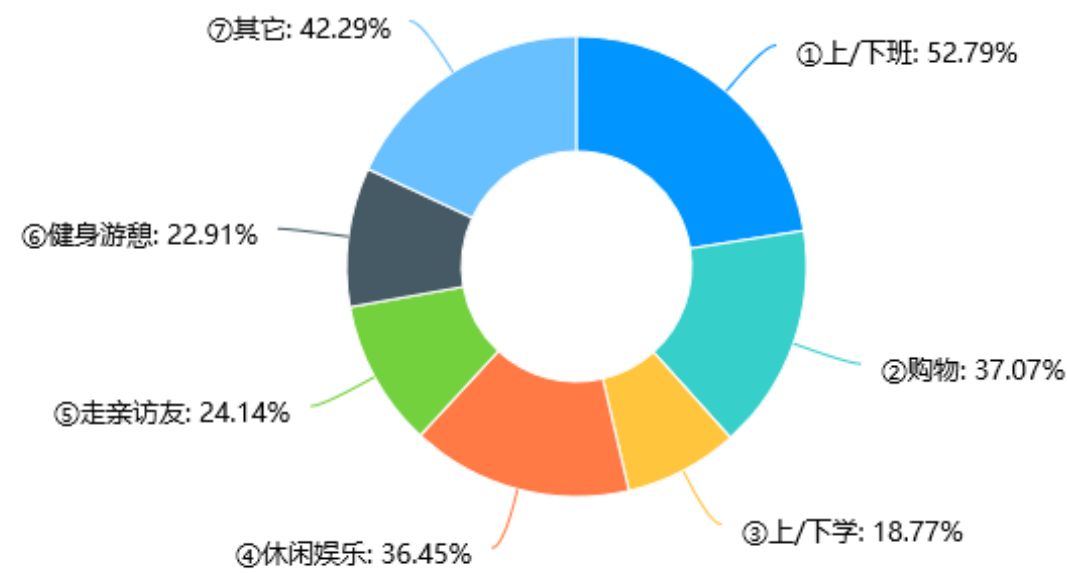


图2-29 自行车出行目的分布

2.3.3 慢行系统设施发展情况

1、步行系统设施

目前，遵义市中心城区步行系统主要是依附城市道路两侧建设分布。根据调查统计，遵义市中心城区现状人行道总长度约 1107 公里，人行道网络密度约 1.74 公里/平方公里。同时，遵义市部分道路仍然存在人行道缺失现象，主要集中在红花岗区、汇川区等老旧城区。

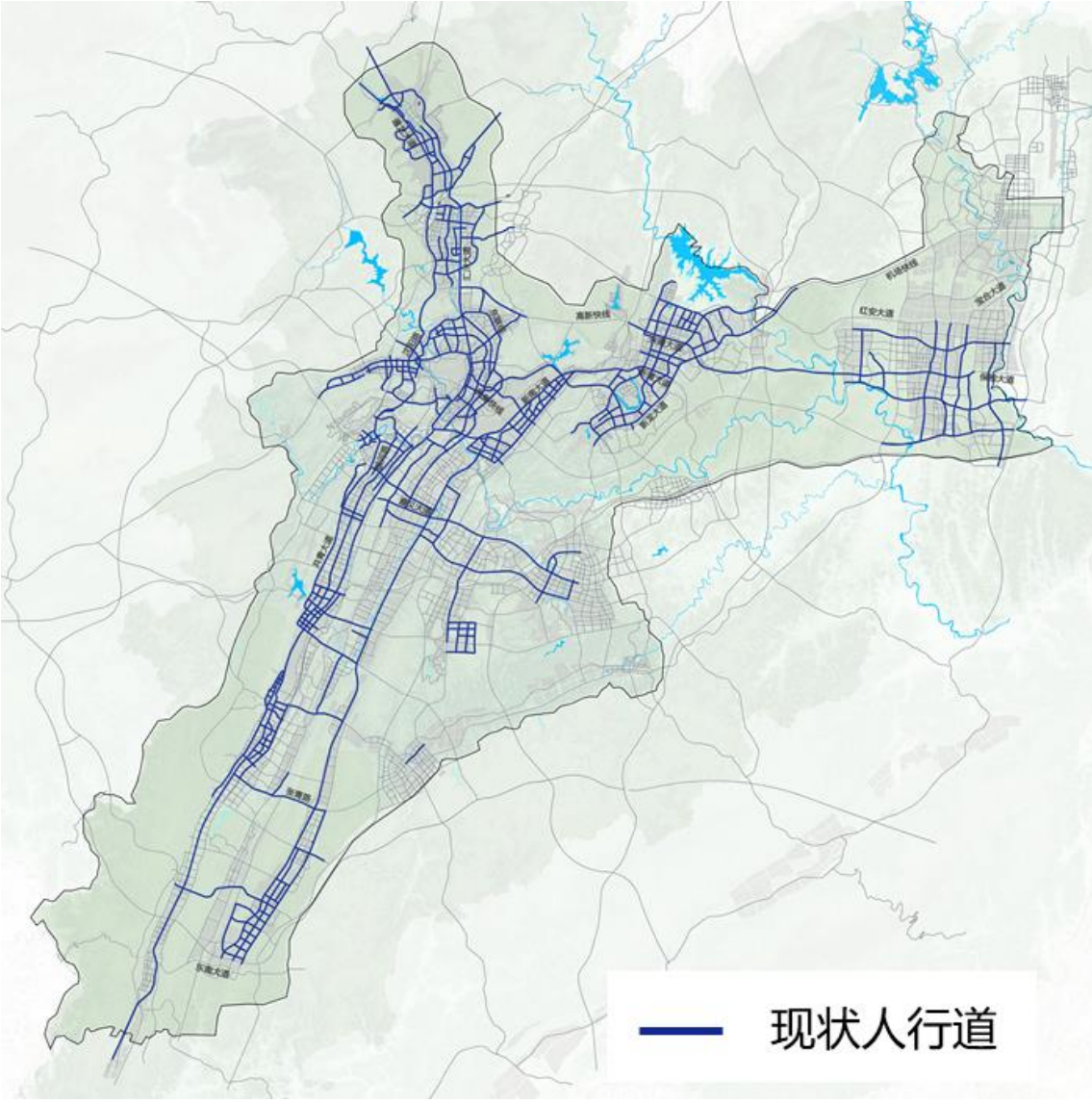


图2-30 遵义市中心城区现状人行道分布

步行空间方面。现状人行道宽度与道路等级挂钩，通常主干路等高等级道路两侧步行道宽度较宽而支路等低等级道路步行道宽度过窄，步行空间与出行需求不匹配。此外，现状步行道宽度普遍较窄，依据现状调查结果，遵义市中心城区部分主干道步行宽度不足 3 米。再者，既有步行空间保障不足，机动车违章停车、街边摊位经营等占用步行空间现象突出，进一步挤压

现有步行空间。



图2-31 步行空间被侵占

步行环境方面。现状中心城区部分步行道铺装不合理，路面铺装破损现象较多；部分建筑前区空间设计不合理，步行系统与建筑前区空间无法融合；步行道与城市公园衔接不足，城市空间割裂，步行联系不紧密；街道家具老旧，步行系统文化展示不足，特色不鲜明，未能贯彻“以人为本”的设计理念，步行空间处理缺乏精细化的规划与设计。

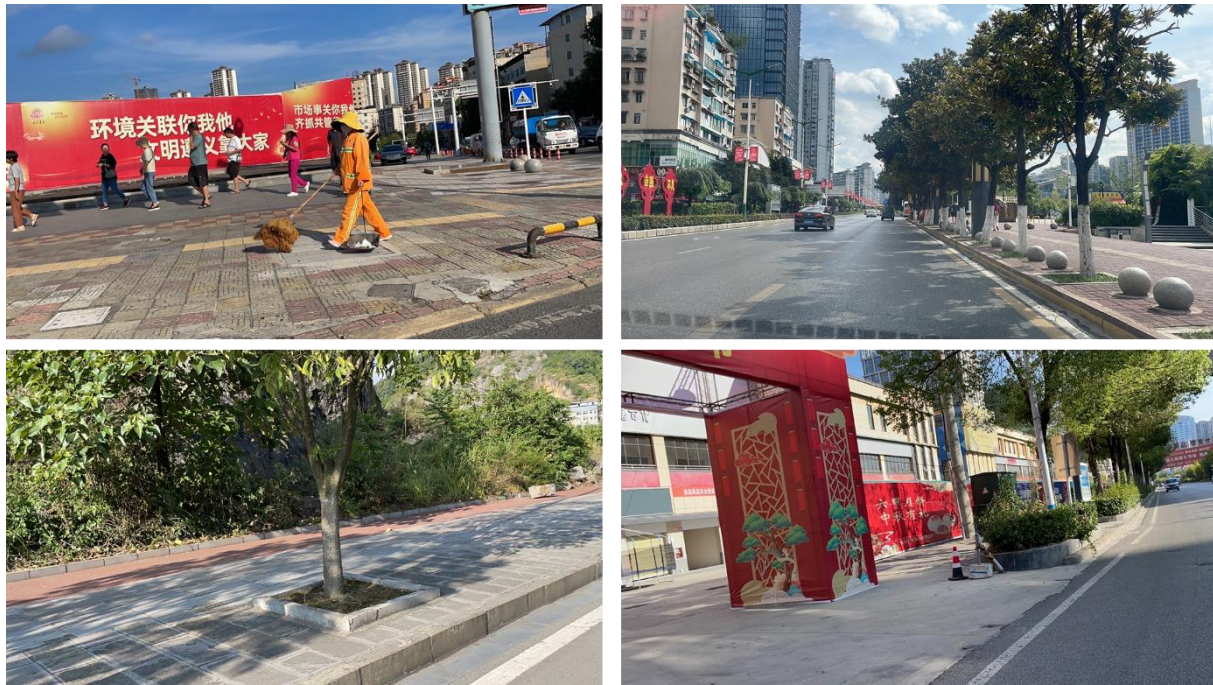


图2-32 遵义市中心城区现状步行道铺装

步行与其他系统衔接方面。现状多数公交站台依赖步行道空间设计，对步行空间形成侵占，大多数公交站台处都形成步行道“蜂腰”，对步行空间截断较明显。

2、自行车道设施

现状遵义市中心城区自行车道主要是分布在新蒲新区。依托城市道路建设，主要是依托城市主干路分布。此外，自行车道断头路多，网络连续性差，占用自行车道施划路内停车位现象突出。

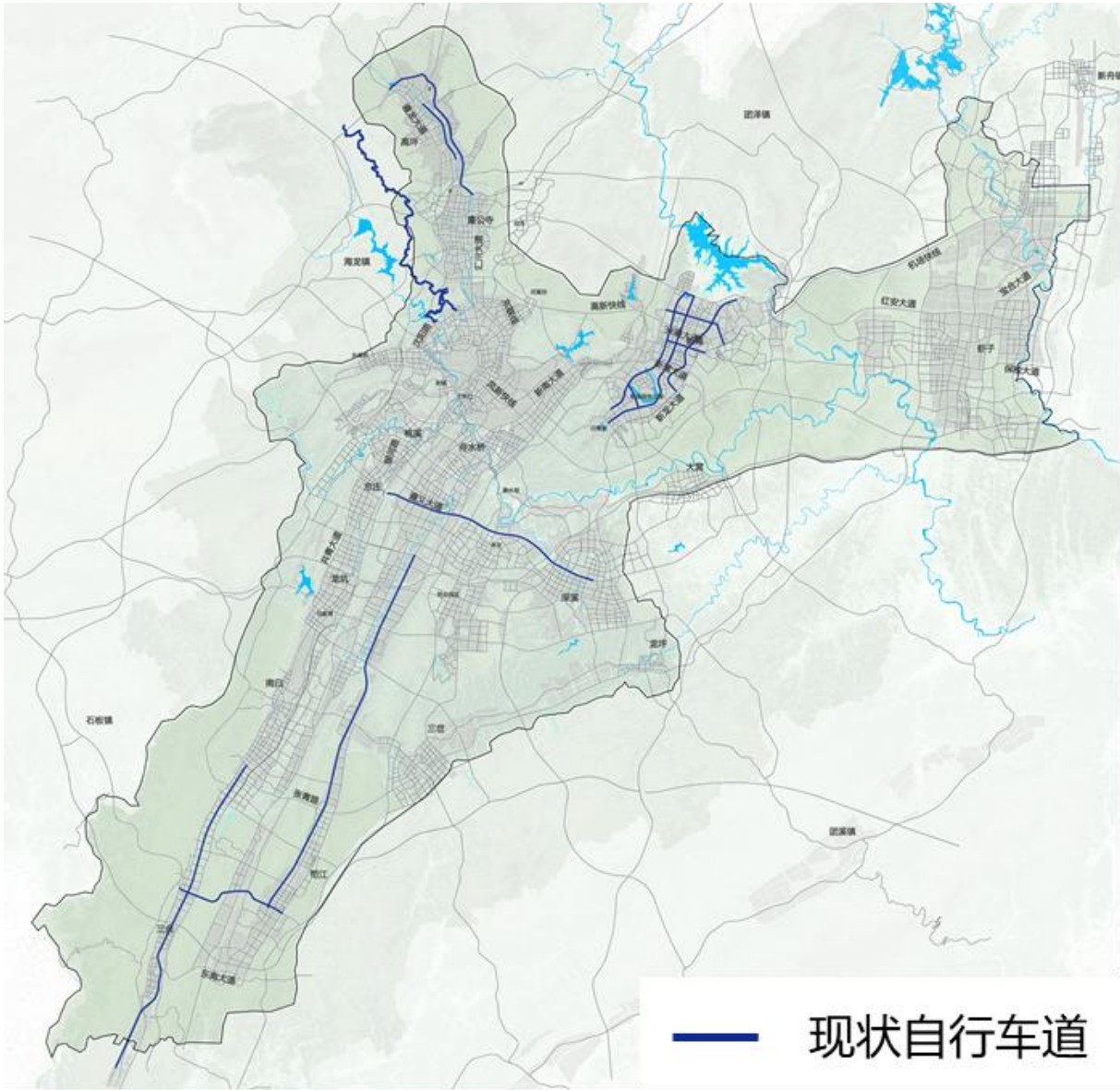


图2-33 遵义市中心城区现状自行车道网络布局

自行车道空间方面。现状自行车道空间宽度不足，依据慢行交通设施调查，遵义市中心城区 60%建成自行车道宽度低于 2.5 米。另外，依据慢行交通设施调查，50%建成自行车道为非硬性隔离车道，机动车侵占自行车道现象普遍。



图2-34 遵义市中心城区自行车道现状

遵义市现状非机动车出行中的非机动车是以电动车为主：一方面，电动车较快的车速带来更高的行驶空间要求；另一方面，车辆尺寸的差异导致对停车位的需求明显区分于自行车；考虑电动车行驶的无序性，为避免电动车与机动车争道行驶，应设置连续的物理隔离。



图2-35 非机动车对慢行空间的需求示意

自行车道环境方面。中心城区部分自行车道铺装缺乏非机动车标识；自行车道与公交车站衔接不足，部分公交站点存在自行车道的衔接设计，但细节上仍有较大欠缺；多数公交车进出公交停靠站台，上落客与非机动车交通冲突严重。

3、过街设施发展情况

过街设施主要分为平面过街设施与立体过街设施，现状遵义市中心城区总体过街系统建设全面，但部分交叉口规模偏大，行人过街便捷性不足，部分交叉口过街距离超过 30 米，过长的过街距离对行人极不友好；二次过街设计不足，过街安全隐患高。根据《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》中要求，当人行道长度大于 16 米时（不包括非机动车道），应在分隔带

或道路中心线附近的人行横道处设置行人过街安全岛，现状遵义市二次过街设施设计较少；自行车过街方面，平面交叉口普遍缺乏自行车过街带设计。

现状遵义市中心城区过街设施 68 处，其中 47 处人行过街天桥、21 处地下过街通道。人行天桥建设虽然提高了行人过街安全性，但也牺牲了行人过街的便捷性，导致自行车过街难、绕行现象突出、“上上下下”情况普遍；立体过街设施设计缺乏对骑行车的考虑；立体过街设施往往注重功能而缺乏艺术性，缺少无障碍设施。



图2-36 遵义市中心城区立体过街设施现状

4、市民出行感受和意愿

为了获取遵义市民对慢行交通的满意度、慢行出行主要目的及市民对慢行交通关注的重点等信息，本次规划通过发放调查问卷进行慢行出行意愿调查。

在对步行交通状况和环境评价中，市民认为现状遵义市步行系统最突出的问题为步行空间受机动车停车或其他设施侵占、缺少行人休息场所。市民最关注的步行系统的重点为希望步行道通畅安全、拥有不被挤占的步行空间。

在对自行车交通状况和环境评价中，市民认为遵义市目前自行车系统最突出的问题为不能保证连续独立的非机动车通行空间、非机动车通行空间受机动车停车或其他设施侵占。市民最关注的自行车系统的重点为希望拥有更多隔离、独立、不受挤占的自行车道。

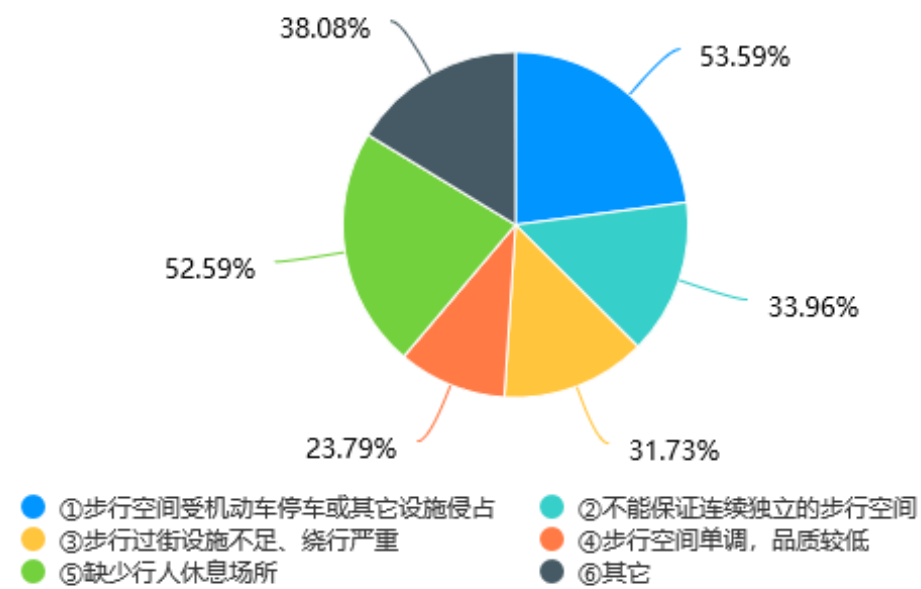


图2-37 市民步行出行空间不满意问题调研统计

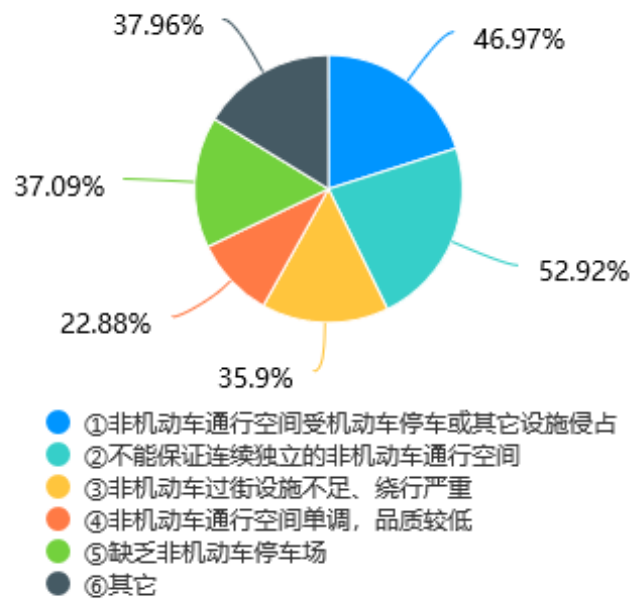


图2-38 市民自行车出行空间不满意问题调研统计

2.3.4 调研典型分析

针对遵义市中心城区现状慢行系统存在的问题，根据实地走访调研结果，分别在汇川区、红花岗区、新蒲新区、播州区选取具有问题突出的典型路段进行深入研究分析，分析遵义市中心城区现状慢行系统建设存在的问题及制约其品质发展的限制性因素。

(1) 汇川区珠海路（广州路-福州路）



图2-39 珠海路万豪国际段（左）和交通银行段（右）现状



图2-40 珠海路国贸春天段（左）和联丰小区段（右）现状



图2-41 珠海路航天工业学院段（左）和喜悦酒店段（右）现状

现状珠海路为双向四车道，中分带采用双黄线及隔离护栏隔离，人行道宽度为3.5米，无非机动车道，人行道与机动车道采用护栏隔离。珠海路国贸段过街道需求较大，现状过街设施为平面人行横道过街。主要存在的问题为，非机动车与行人混行，路权冲突严重，过街设施不足，无法满足行人及非机动车过街需求。

(2) 红花岗区中华路（北京路-新华路）



图2-42 中华路远明商住楼段（左）和工商银行段（右）现状



图2-46 中华路红花岗教育局段（左）和红美整形医院段（右）现状



图2-43 中华路碓窝井段（左）和二医院段（右）现状



图2-47 中华路红花岗区政协段（左）和中华南路地下通道段（右）现状

现状中华路为双向六车道，中分带采用绿化带隔离及标线隔离，现状人行道宽度为 1.5-6 米，无非机动车道，人行道与机动车道采用护栏隔离。全段纵向行人出行需求较大，现状过街天桥及人行通道利用率低。主要存在的问题为行人非机动车混行，非机动车与人交通路权冲突严重，纵向过街空间不足。

（3）新蒲新区府前路（校园一号路-高新快线）



图2-44 中华路延安路段（左）和凤新快线段（右）现状



图2-48 府前路中建幸福家园段（左）和生态环境局段（右）现状



图2-45 中华路利美康口腔医院段（左）和浩鑫小区段（右）现状



图2-49 府前路奥体路段（左）和地下通道段（右）现状



图2-50 府前路政府段（左）和人民公园段（右）现状

现状府前路（校园一号路-奥体路）双向四车道，府前路（奥体路-高新快线）为双向六车道，中分带采用标线隔离。现状人行道宽度为 3.5-8 米，无非机动车道，人行道与机动车道无隔离。主要存在的问题为路段上无非机动车通行空间，地下通道利用率低。

（4）播州区西大街（万寿北街-乌江东路）



图2-51 西大街博雅广场段（左）和双凤台路段（右）现状



图2-52 西大街佳合苑小区段（左）和遵南社区段（右）现状



图2-53 西大街长兴东路段（左）和同心东路段（右）现状



图2-54 西大街荷江中路段（左）和乌江中路路段（右）现状

现状西大街（万寿北街-乌江东路）为双向四车道，部分路段含有公交专用道，中分带采用护栏隔离及标线隔离，现状人行道宽度为 2-6 米，无非机动车道，人行道与机动车道无隔离。全段纵向需求较大，现状人行横道线过街设施存在安全隐患。主要存在的问题为行人非机动车混行，路权冲突严重，纵向过街空间不足。

2.3.5 存在问题分析

总结分析遵义市城市、综合交通及慢行交通发展现状，梳理出当前遵义市中心城区慢行交通发展面临的主要问题。

1、网络规模不足，连续性体验差

目前，遵义市中心城区现状步行道总长度约 1107 公里，步行道网络密度约 1.74 公里/平方公里，低于国家标准中相应的密度指标，慢行道网络规模不足。

慢行道连续性方面，目前遵义市步行及自行车道存在较多断头路，违章停车、其他设施侵占等因素同样造成慢行道阻断现象，慢行出行连续性体验较差。

2、慢行空间未得到充分保障

依据现状调查，遵义市中心城区多数主干道步行宽度不足，既有步行道空间保障不足，违章停车、市政设施、街边摊位经营等占用步行空间现象突出。同时，遵义市中心城区现状多数道路配建的自行车道宽度低于 2.5 米，慢行空间未得到充分保障。

3、过街系统与道路系统功能不匹配，安全性与便捷性有待提高

现状遵义市中心城区交通性道路仍存在多处平面过街设施，严重影响了道路交通运行效率，同时带来了严重的安全隐患。遵义市部分交叉口过街距离超过 30 米，过长的过街距离对行人极不友好；缺乏二次过街处理，行人过街安全隐患高。遵义市中心城区普遍缺乏行人二次过街设计；自行车过街方面，平面交叉口普遍缺乏自行车过街带设计；立体过街方面，老城中心区立体过街设施相对集中且设置偏多，行人过街上上下下，过街便捷性不足。

4、重功能轻体验，慢行品质低下

目前，遵义市立体过街设施设计中，多数交叉口设置人行天桥后取消了地面人行过街及非机动车过街设施，导致自行车过街难、走冤路、“上上下下”情况普遍；另外，立体过街设施设计缺乏对自行车的考虑；立体过街设施往往注重功能而缺乏艺术性，缺少无障碍设计，慢行交通设施设计因注重功能而忽视了使用者体验，导致慢行出行品质较低。

5、与其他交通系统协同不足，效率偏低

慢行交通与公共交通系统、机动车道、机动车停车及与机动车出入口之间协同不足，缺乏系统性衔接；慢行交通与机动车交通系统衔接不足，机动车路边停车侵占非机动车道现象严重，机动车出入口与慢行交通系统衔接不足，缺乏慢行优先设计等，导致慢行交通与其他交通系统之间协同不足，衔接效率偏低。

第 3 章 规划解析

3.1 《遵义市国土空间总体规划（2021-2035 年）》解析

1、城市性质

遵义市中心城区城市性质为“中国革命圣地，国家历史文化名城，西部重要的新能源、新材料和先进装备制造基地，宜居宜业宜游的山水城市”。

2、空间发展策略

遵义市中心城区实施“强腰聚芯、北优南实、西控东育”的城市空间发展策略。

- “**强腰聚芯**”是指强化龙坑片区、忠庄片区、南关-舟水桥片区、深溪片区等“腰部”区域，与老城-中华路片区、高桥-大连路片区、礼仪片区、新蒲新城片区共同组成城市发展核心区。
- “**北优南实**”是指尊重北部山地自然格局，在遵义国家经济技术开发区既有空间框架基础上，对高坪、董公寺片区实施优化填充，以高质量发展为导向用好增量空间，促进工业集聚发展。
- “**西控东育**”是指严控城市向西发展，保护海龙水库、红岩水库、水泊渡水库等城市饮用水源地，尊重山脉形态，控制城市向天池山、象山以西蔓延；东部持续培育新蒲新区，增强行政服务职能，提升商务商业能级，完善十五分钟生活圈，激发科教创新活力，吸引人口尽快集聚。

3、空间布局

形成“**一核、两轴、三组团**”的网络化城市空间结构。

- “**一核**”是指由老城—中华路片区、高桥—大连路片区、礼仪片区、新蒲新城片区、南关—舟水桥片区、忠庄片区、龙坑片区、深溪片区构成，北至高新快线，东至兰海复线，南至桂花大道、南溪大道，西至天池山、象山边界，为综合型城区，促进聚集发展，重点完善城市服务，提升城市品质，打造城市特色。
- “**两轴**”是指强化南北向兰海高速、东西向高新快线沿线两条功能轴引导，提升交通服务水平，强化核心区与组团之间的快速交通联系。
- “**三组团**”是指高坪-董公寺组团、南白-苟江组团、虾子组团，围绕特色产业集聚发展，

促进产城融合、职住平衡，完善生活服务配套，打造功能相对独立的宜居宜业城市组团。

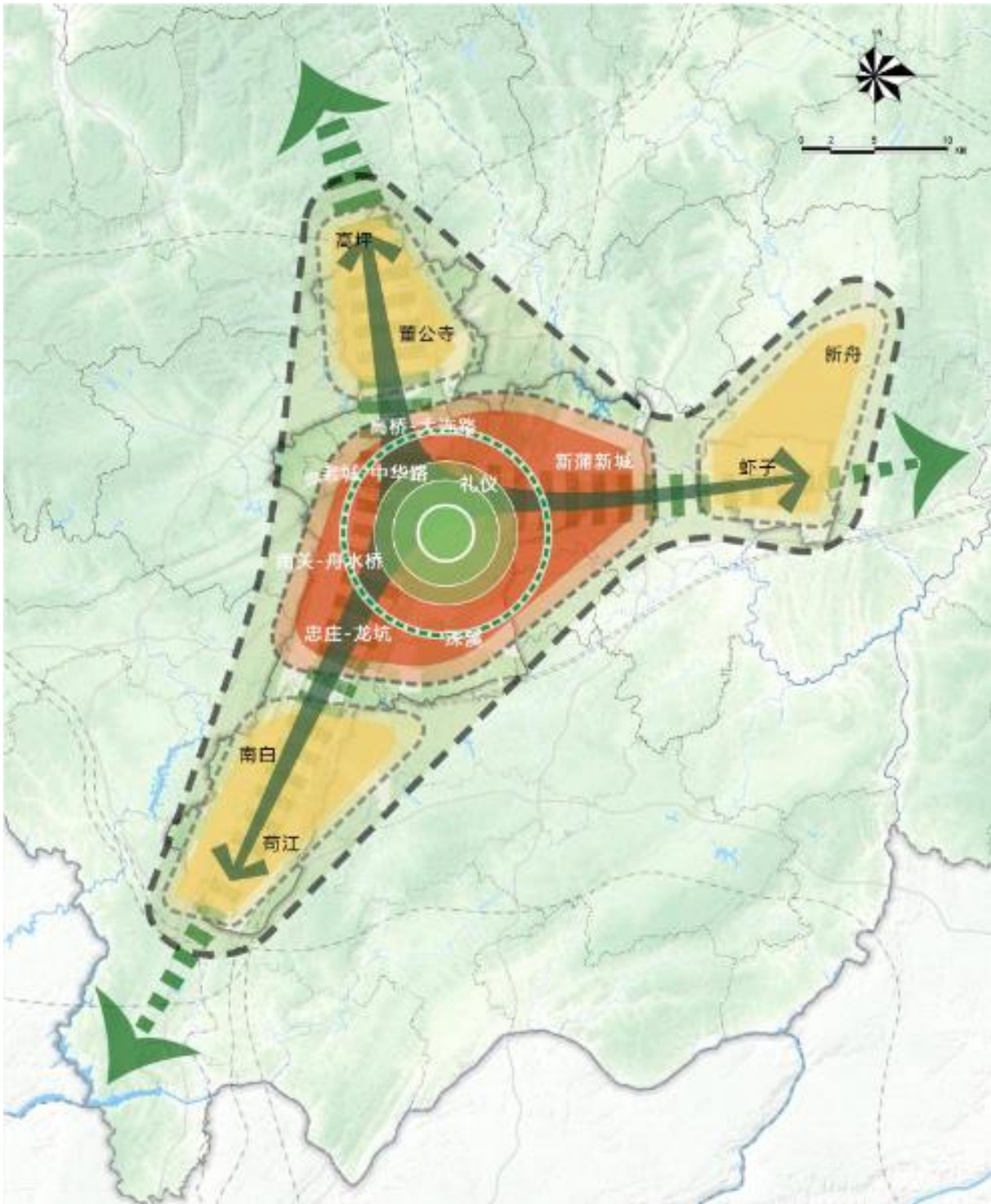


图3-1 遵义市中心城区城市空间结构

4、公共活动中心体系

构建“城市主中心（中央活动区）—城市副中心—片区中心—社区中心”四等级多中心网络化公共活动体系。

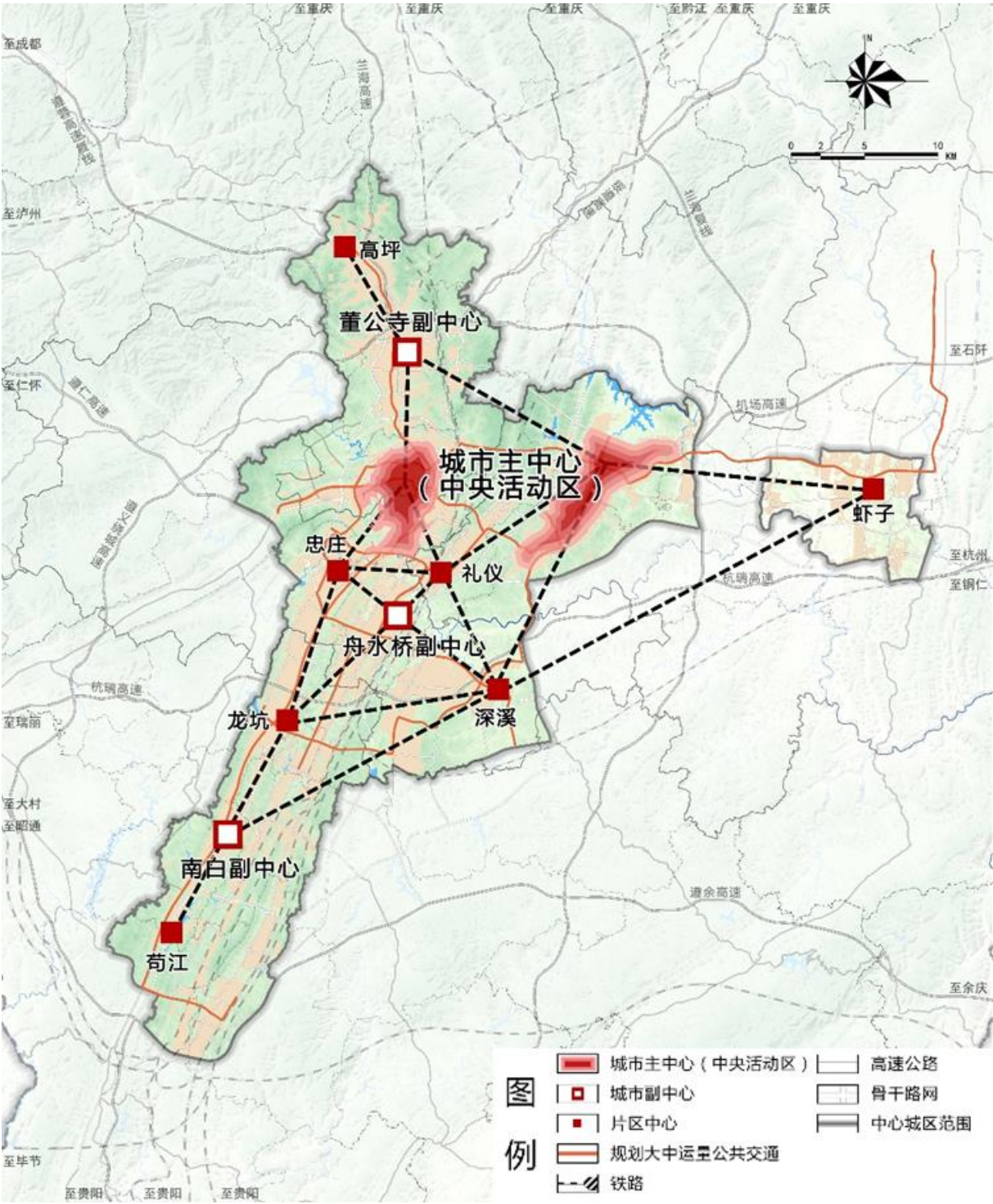


图3-2 遵义市中心城区公共活动中心网络规划

5、综合交通

规划遵义市中心城区构建“绿色高效、快慢结合、客货分离”的交通运输系统。打造公交都市，提升慢行品质，形成以“公交+慢行”为主体的绿色交通网络，至 2035 年实现绿色交通出行比例不低于 80%。建立以快速轨道和快速路为依托的双快交通系统骨架，支撑遵义中心城区空间拓展与功能提升的发展需求。

(1) 客运枢纽。规划构建“2+1+7”综合客运枢纽体系，即 2 个一级综合客运枢纽（遵义新舟机场、遵义高铁站），1 个二级综合客运枢纽（遵义南站）和 7 个三级综合客运枢纽（新蒲新区、高桥、南部、南白、高坪、虾子和深溪综合客运枢纽）。

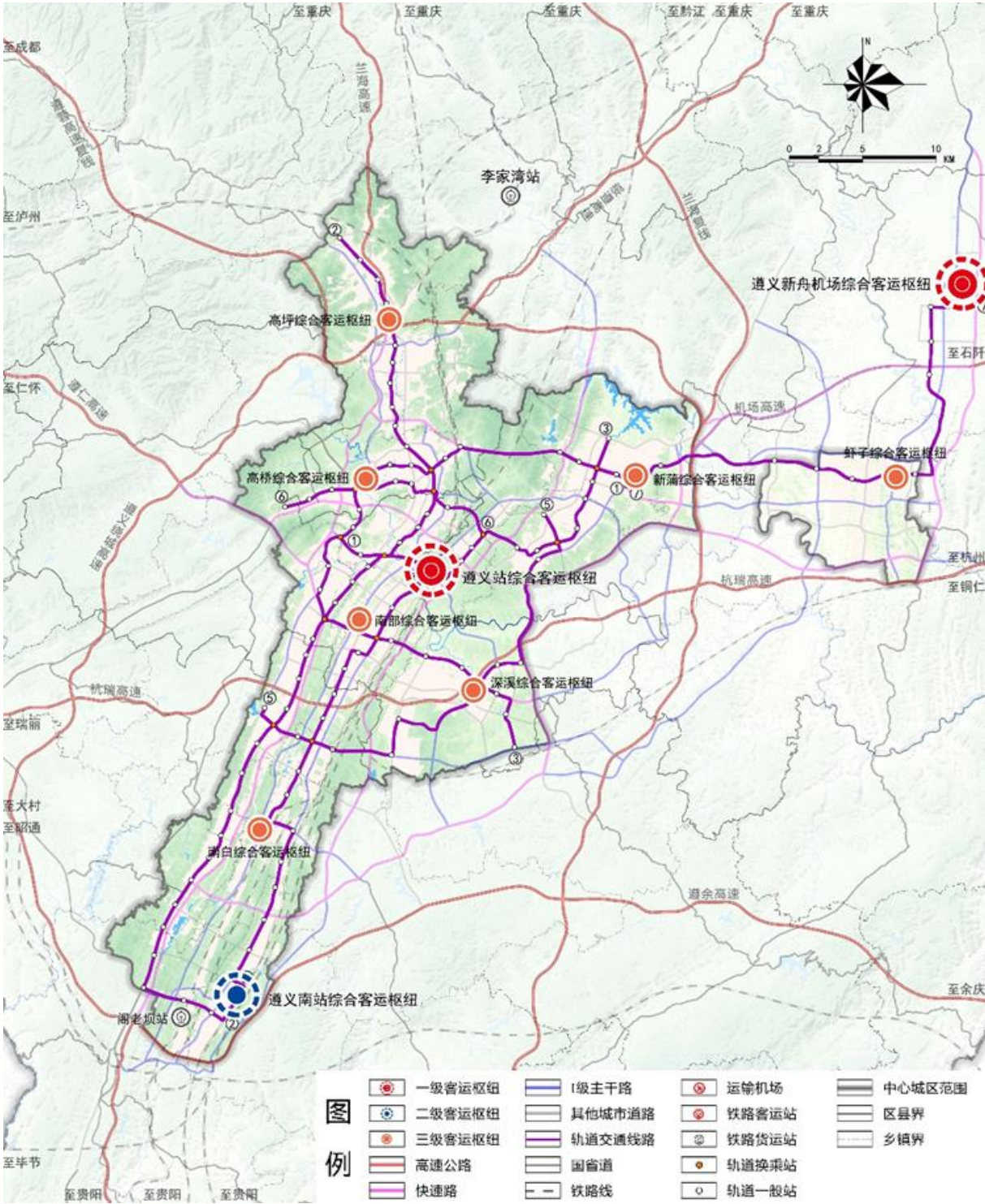


图3-3 遵义市中心城区综合客运枢纽规划

(2) 城市道路。中心城区规划城市道路包括快速路、主干路、次干路和支路等 4 种类型。

规划构建功能明确、布局合理、结构完善、等级清晰、高效便捷的道路网络体系，规划形成由快速路和Ⅰ级主干路构成的“双环九联多射”骨架路网结构。

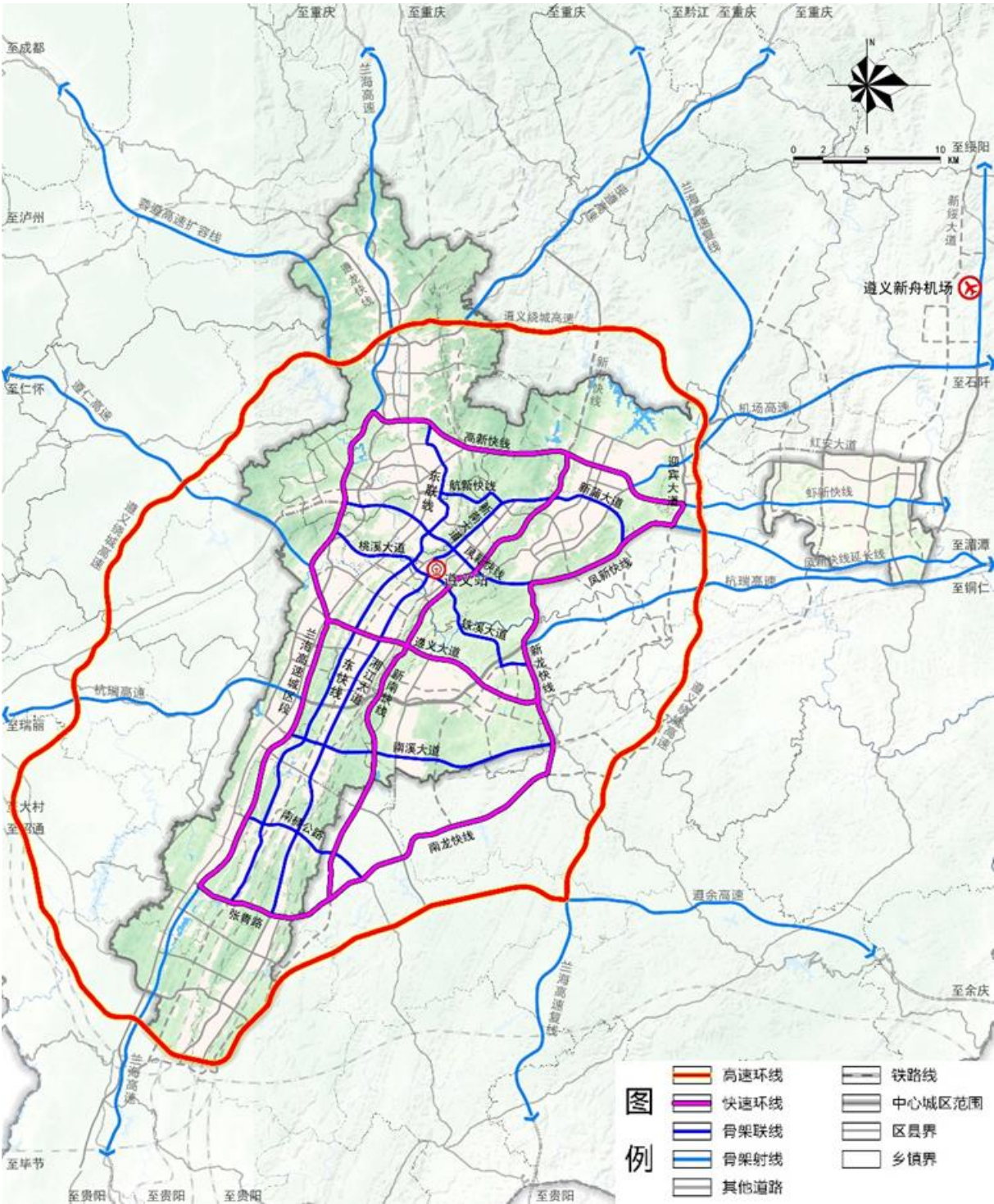


图3-4 遵义市中心城区骨架路网结构

(3) 公共交通。通过规划 7 条城市轨道交通线，串联城市主要公共服务中心和职住片区，强化城市核心区与外围组团的交通联系；构建由快速公交线路、骨干公交线路、基础线（联络线）和接驳线四个层次组成的公交线网结构。

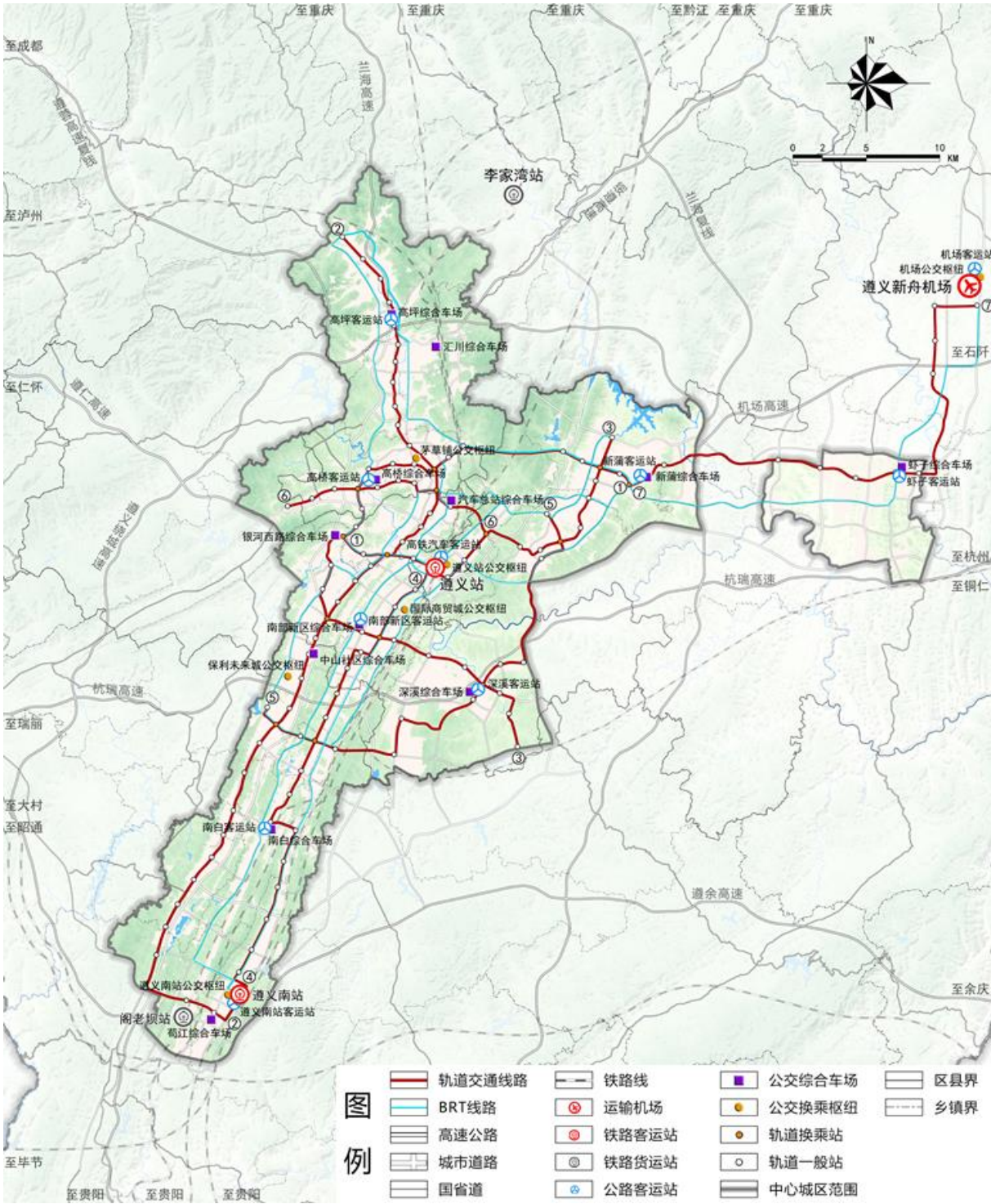


图3-5 遵义市中心城区公共交通规划

(4) 静态交通。建立以配建停车为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车供给结构体系。

(5) 慢行交通。以安全、连续、舒适为目标，构建规模合理、结构明晰、路权保障的具有山地城市特色的高品质慢行交通系统。依托市政道路、步行街和休闲游憩绿道等构建中心城区慢行交通网络，保障城市慢行网络的连续性。加强街道慢行系统建设，保障街道慢行空间，设

置慢行宁静化设施,提升城市慢行交通品质。注重慢行交通与公共交通的接驳,推行“公交+慢行”绿色出行方式,提高公共交通可达性。对于人流密集的市级城市中心、大型公共服务设施和交通枢纽地区等活力街区,慢行网络密度宜不低于 14 公里/平方公里,其慢行道间距宜不大于 150 米。

6、规划分析

《遵义市国土空间总体规划》规划遵义市中心城区形成“一核、两轴、三组团”的网络化城市空间结构,通过对片区空间结构布局,指引城市发展方向,引导城镇体系布局,为城市慢行系统的发展奠定了基调,指出城市空间结构层次的慢行发展方向。同时,提出构建“绿色高效、快慢结合、客货分离”的交通运输系统。其中“快慢结合”着重强调城市道路体系与城市慢行交通体系的有机结合,也给出城市慢行系统的“起终点”,“连接点”,“框架网络布局支点”。提出形成以“公交+慢行”为主体的绿色交通网络,至 2035 年实现绿色交通出行比例不低于 80%。提出城市慢行系统的发展目标。规划形成由高快速路和 I 级主干路构成的“双环九联多射”骨架路网结构,为城市慢行系统慢行道提供布置的物理空间和实施载体。

3.2 《遵义市城市绿地系统规划（2021-2035 年）》解析

1、市域绿色空间结构

顺应丘陵山地城市生态本底条件,以全域范围内山水格局和城镇规划布局特色,构建“一屏六区、两河多斑、一核多心”的“山、水、城”市域绿色空间结构,丰富和完善市域绿地系统。。

2、中心城区绿地系统规划

构建“一屏三楔多廊、一脊两芯多点”结构的中心城区绿地系统。

- “一屏”是指依托城市西部大小娄山山体脉络,形成的西部屏障,构建西部生态屏障;
- “三楔”是指在汇川与新蒲城区之间、新蒲与深溪城区之间以及播州与深溪城区之间构建三个城市绿楔;
- “多廊”是指贯穿中心城区的湘江河生态带以及城市中的高坪河、洛江河、忠庄河、蚂蚁河、礼仪河、深溪河、仁江河、洛安江、苟江河等多条支流河道形成的多个生态廊道。
- “一脊”是指以青龙山-板山-青杠山为主脉,强化“山水在城中,城中有山水”的自然景观风貌特色,为居民提供郊野徒步、生态康养空间;

- “两芯”是指凤凰山-府后山-老鸦山和金盆山城市绿芯;
- “多点”是指以多个星罗棋布发挥重要景观功能的大型公园。

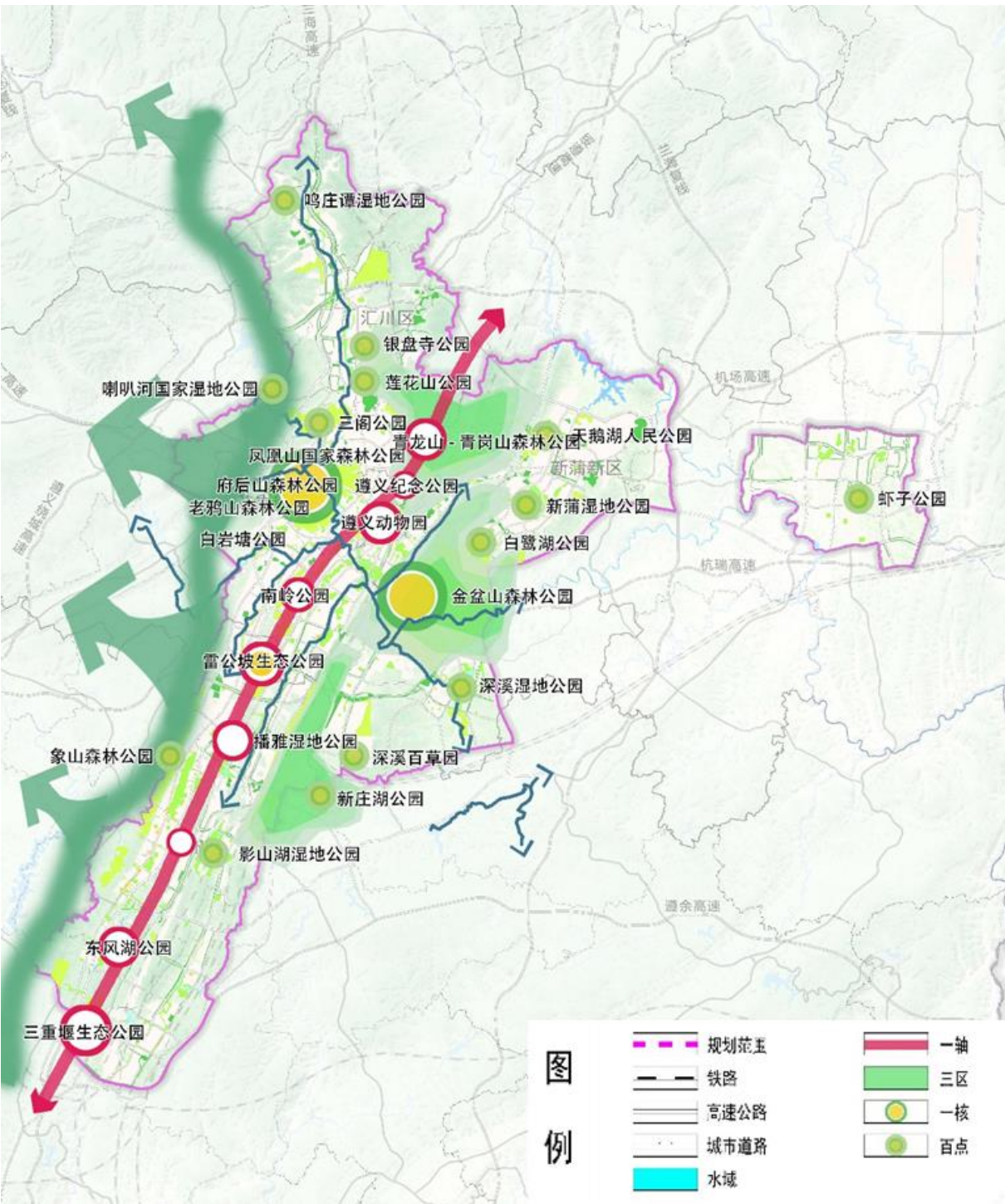


图3-6 遵义市中心城区绿地系统规划结构

按照等级和功能划分,遵义市中心城区绿道网分为城市绿道、社区绿道和组团绿道三个层级。结合遵义市中心城区城市空间布局、各功能区的资源特色,将绿道划分为城市风貌型、滨河游憩型及山地公园型三类。

规划构建以城市绿道为骨干，社区绿道及组团绿道为补充的绿道网络体系，形成“一横一纵、多环连网”绿道网络结构。

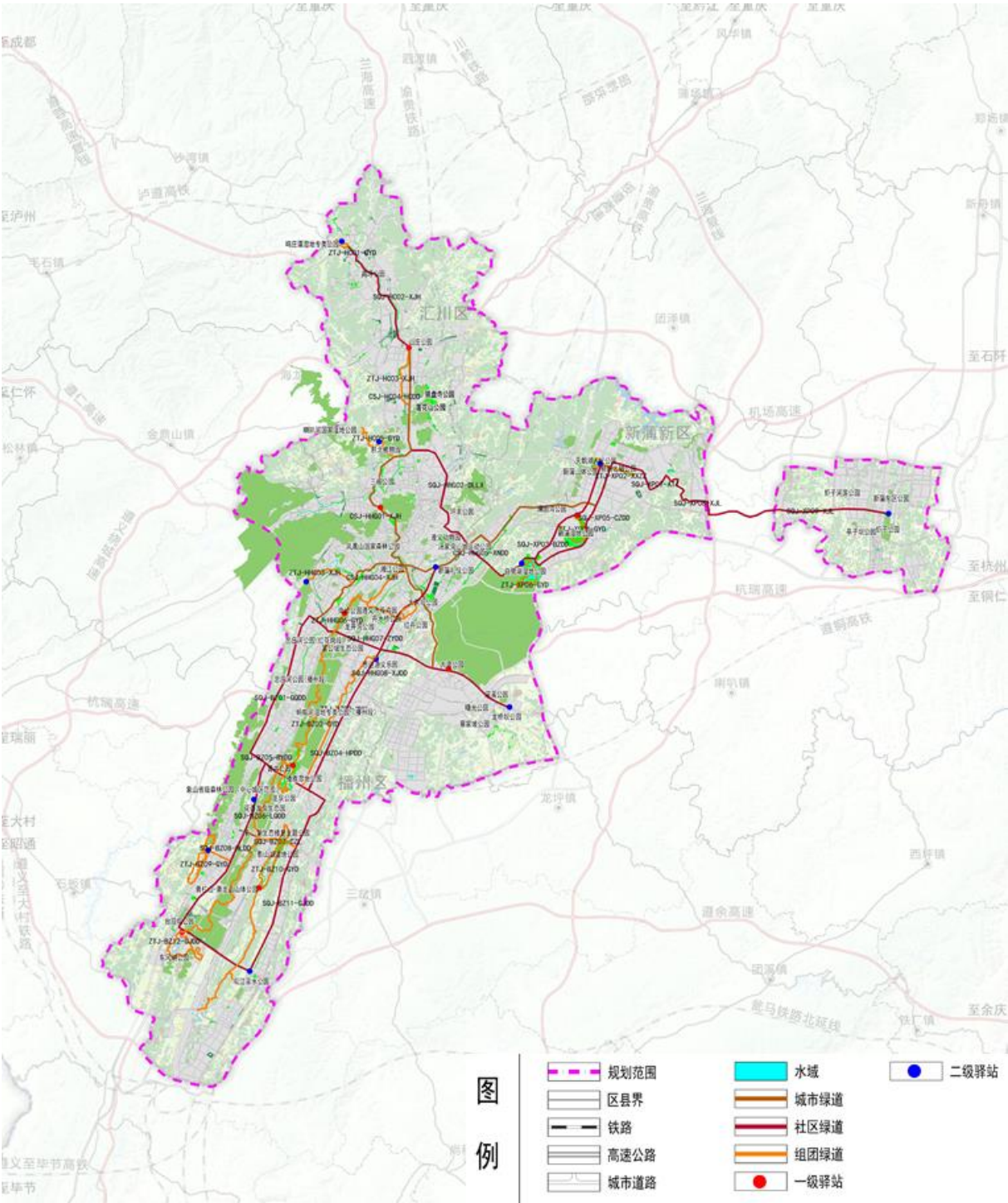


图3-7 遵义市中心城区绿道分级

- “一横”是指沿湘江河沿线滨水绿地内的滨河步道及迎宾大道、新南大道和新蒲大道两侧步道进行规划串联，穿越红花岗区、新蒲新区形成的东西向城市风貌型绿道。
- “一纵”是沿湘江河沿线滨水绿地内的滨河步道及汇川大道两侧步道穿越汇川区、红花

岗区形成的南北向城市滨水型绿道。

- “多环连网”是指串联红花岗区、汇川区、新蒲新区等各功能分区内部重要城市公园及居住社区的绿道线路，主要提供功能区之间日常绿色通勤及社区周边短距离休闲而形成的社区及组团绿道。

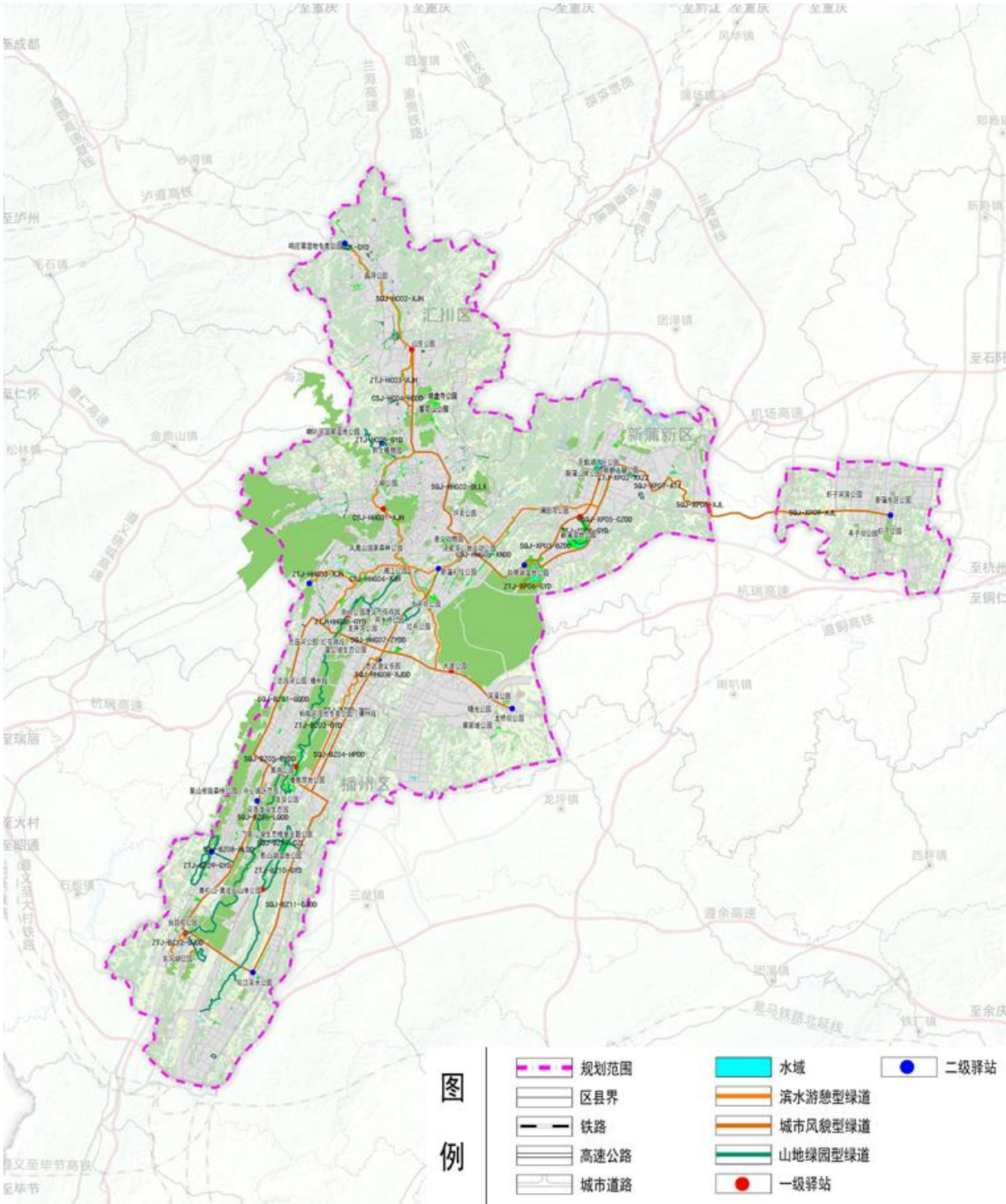


图3-8 遵义市中心城区绿道分类.

3、规划解析

《遵义市绿地体系规划（2021-2035 年）》从绿地规划专项层面布局了遵义市中心城区城市绿地结构，绿地分布布局为慢行系统通道布置提供了节点性支撑，指引相关慢行系统通道布局。

3.3 《遵义市公园体系规划（2021-2035 年）》解析

1、市域公园体系结构

全域公园体系形成“一核多心、星罗棋布”的市域公园体系格局。

- **一核多心：**一核即遵义市中心城区园林式、精品化城市公园群核心，其是全市公园建设水平的典范、城市景观风貌形象的代表；多心即由市域 11 个县（市）精品化城市公园构成的县（市）城公园群中心。
- **星罗棋布：**由市域风景名胜区、自然公园、郊野公园、乡村公园及城市内综合公园、社区公园、专类公园、游园以及其他游憩开放空间构成的公园体系群。

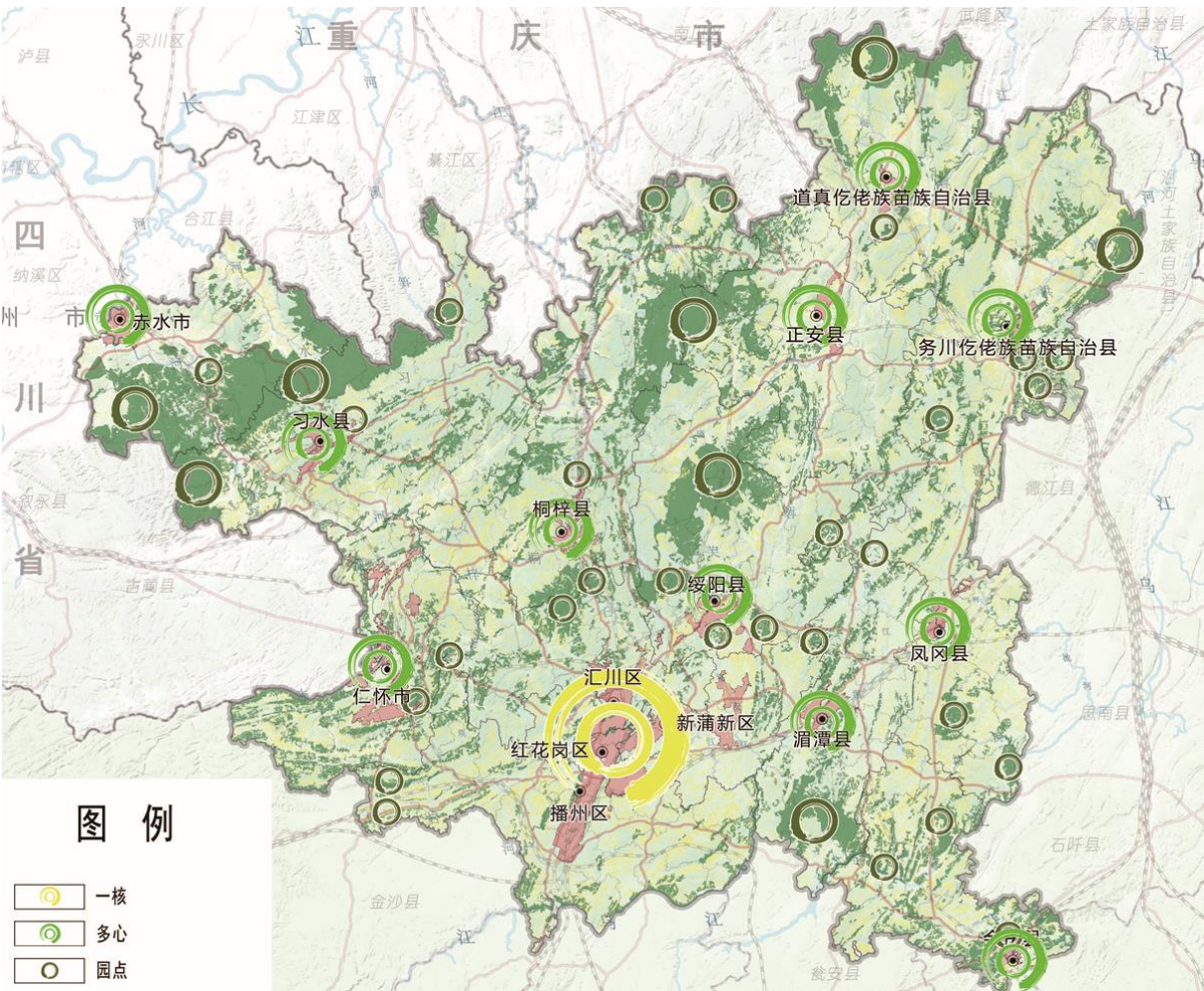


图3-9 遵义市域公园体系结构

2、中心城区公园规划结构

规划构建“九湖九山，廊带交织，园点相缀”的中心城区公园体系结构，中心城区公园体系类型主要有城镇型公园、郊野型公园和其他游憩开放空间三类。

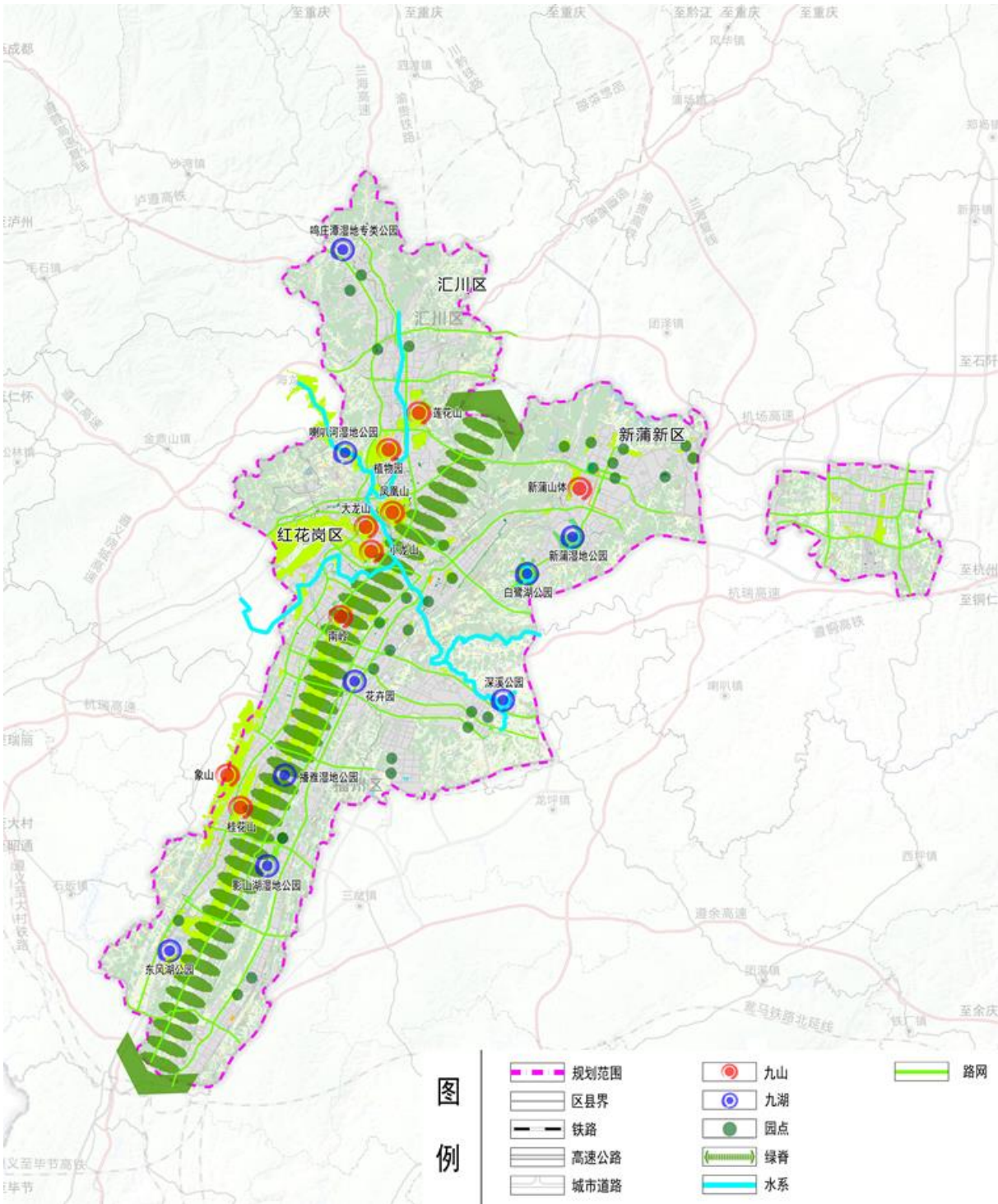


图3-10 遵义市中心城区公园体系规划结构

规划主要连接道连接市级公园、城市功能组团，衔接功能片区的联系性功能连接道；规划次要连接道连接区级公园、小游园和街头绿地，主要为附近居民服务的连接道。

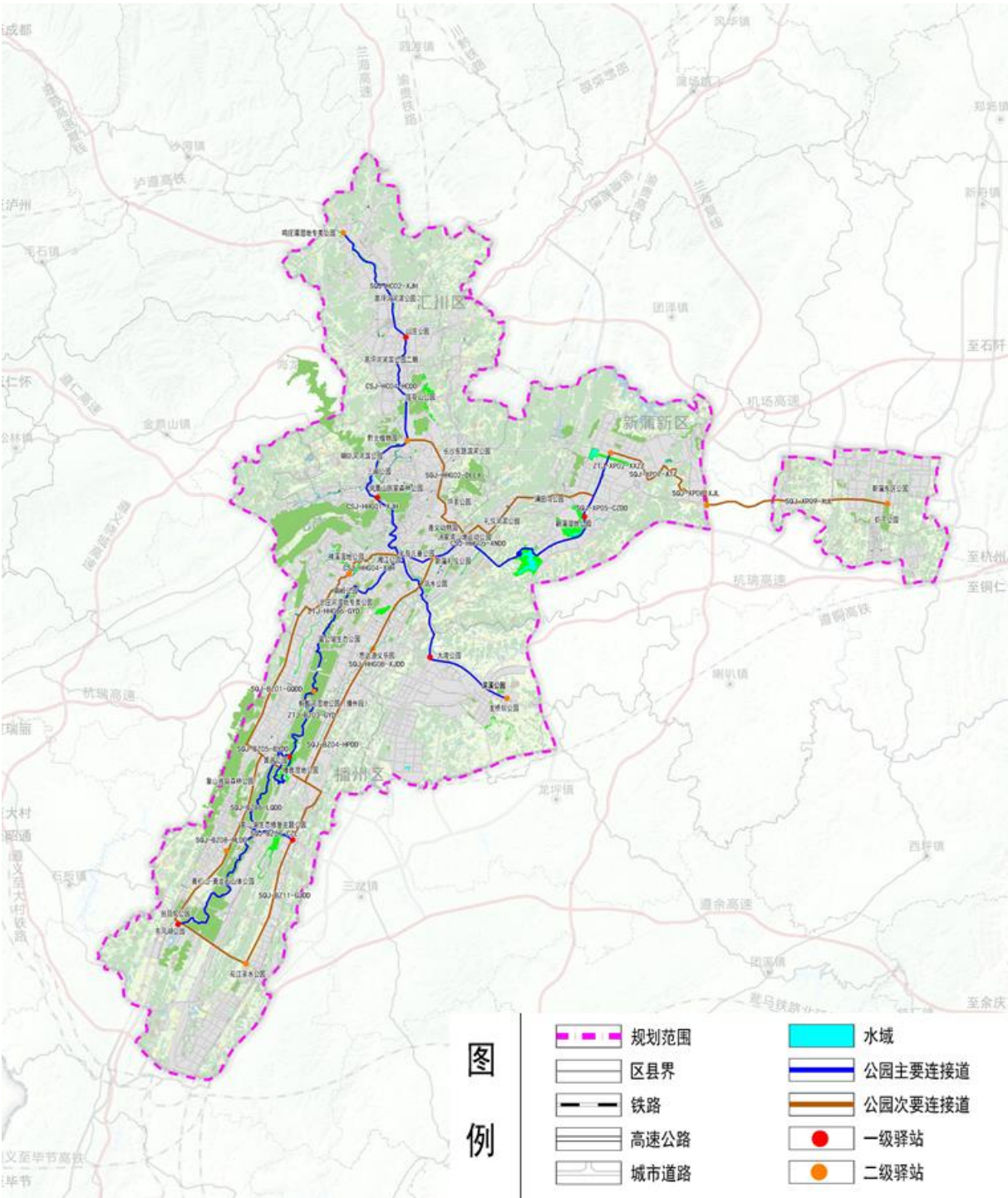


图3-11 中心城区公园连接道规划

3、规划解析

《遵义市公园体系规划（2021-2035 年）》作为遵义市中心城区公园专项规划布局，指引城市公园建设，公园体系作为慢行交通体系中的重要组成部分，一定程度上决定了城市慢行系统的走向和空间发展方向。

3.4 《遵义市中心城区综合交通规划（2016-2030 年）》解析

1、规划方案

构建规模合理、结构明晰、路权保障的具有山地城市特色的高品质慢行交通系统：近期提升老城区的步行和非机动车交通环境，完善外围新区的步行和非机动车交通网络与配套设施；远期以建设公交都市为抓手，促进“公交+步行/非机动车交通”为主导的绿色交通发展，并实现城市交通与休闲、旅游的融合发展。同时提出打造与全域旅游生产力新格局相适应的旅游交通系统，将中心城区建设成为全市旅游的目的地与集散中心。

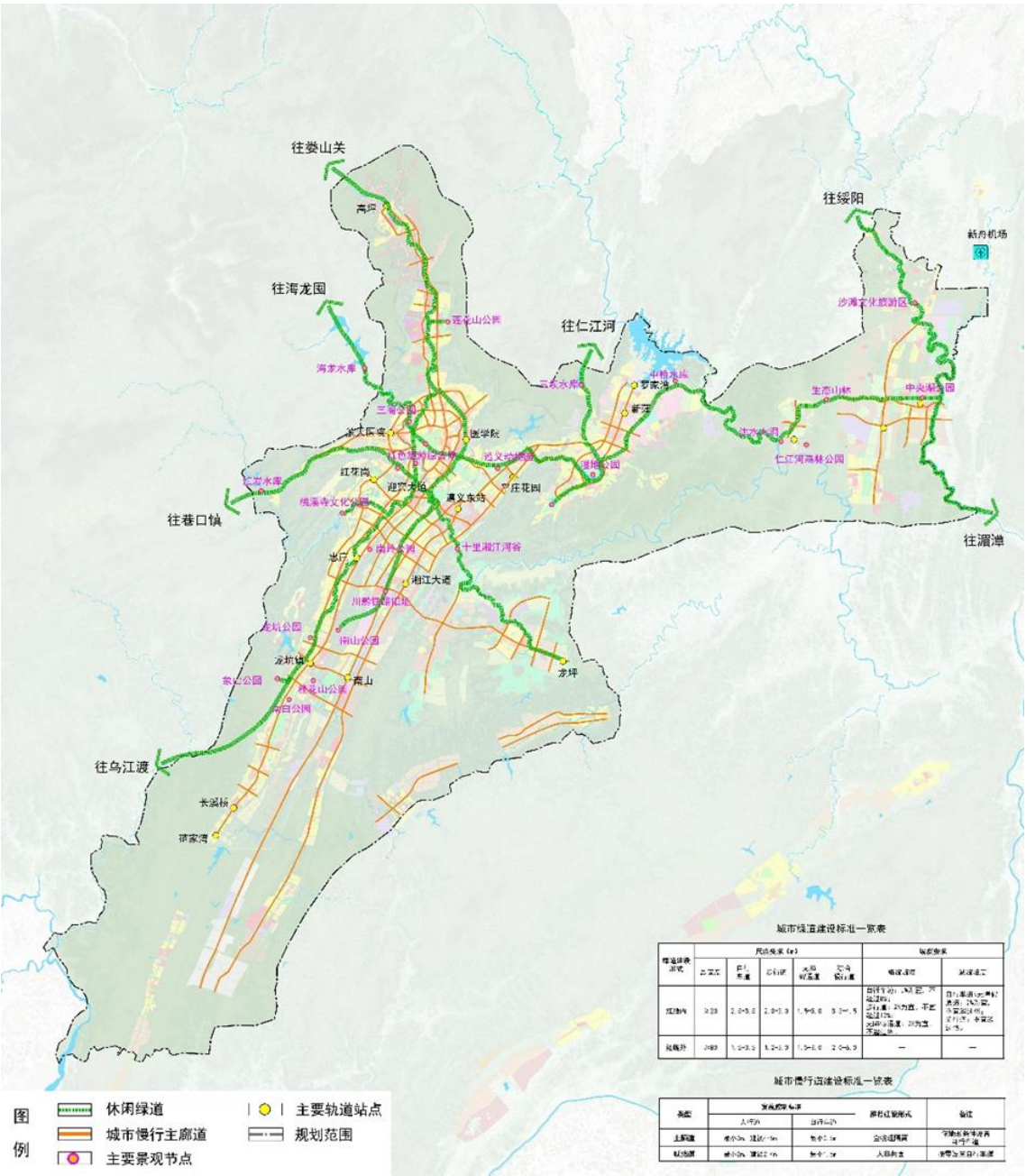


图3-12 《遵义市中心城区综合交通规划》中慢行交通规划

规划分析：《遵义市中心城区综合交通规划（2016-2030 年）》中慢行体系及城市绿道规划布局是慢行体系规划的总体方针。近期完善外围新区的步行和非机动车交通网络与配套设施；远期以建设公交都市为抓手，促进“公交+步行/非机动车交通”为主导的绿色交通发展，并实现城市交通与休闲、旅游的融合发展，这为慢行体系发展提供了规划建设理念。

3.5 《遵义市中心城区公共交通发展专项规划》解析

《遵义市中心城区公共交通发展专项规划》指出到 2030 年，延续《综合交通规划》遵义市建成“公交都市”的总目标，中心城区构建以轨道交通、快速公交为骨架，常规公交为主体，出租车为补充的覆盖广、多模式衔接、可持续发展、高效换乘的公共交通体系，形成一个内联外畅、功能清晰、层级合理、设施先进、运营良好、舒适环保的一体化公共交通网络，为遵义区域枢纽交通城市和生态宜居城市的建设提供有力支撑，为保障社会公平、促进可持续发展、实现城乡统筹、构建和谐城市做出贡献。同时，结合建设低碳生态城市需要，立足推动公共自行车慢行交通系统的规划建设，规划给出公共自行车服务站点布局方案，并给出机动化公共交通和慢行公共交通的接驳规划方案。

规划建设 10 条 BRT 线：运营长度共 288.7km。上位规划中提出中心城区内共规划建设 6 条轨道交通线，并考虑远景预留 4 条市域轨道交通线，共规划 12 条公交骨干线，在近期基础上增加 3 条线路，分别是 G9（保利未来公交枢纽-市级行政中心）、G10（国际商贸城-龙坪客运站）、G11（国际商贸城-三岔客运站）。共规划 25 条常规公交基础线，在近期基础上新增 11 条，其中 5 条城区线，分别是 J15（桃溪寺-遵义站）、J16（马家湾-遵义站）、J17（市博物馆-保利未来城市）、J22（保利未来城市-深溪镇）、J23（中华路-遵义四中）；其余 6 条为城郊线，分别是 J18（马家湾-三岔镇）、J19（洛安大道-虾子政府）、J20（樱花大道-虾子政府）、J21（国宾馆-白鹭湖公园）、J24（新蒲保税区-新蒲生活巷）、J25（高桥-龙洞湾）。

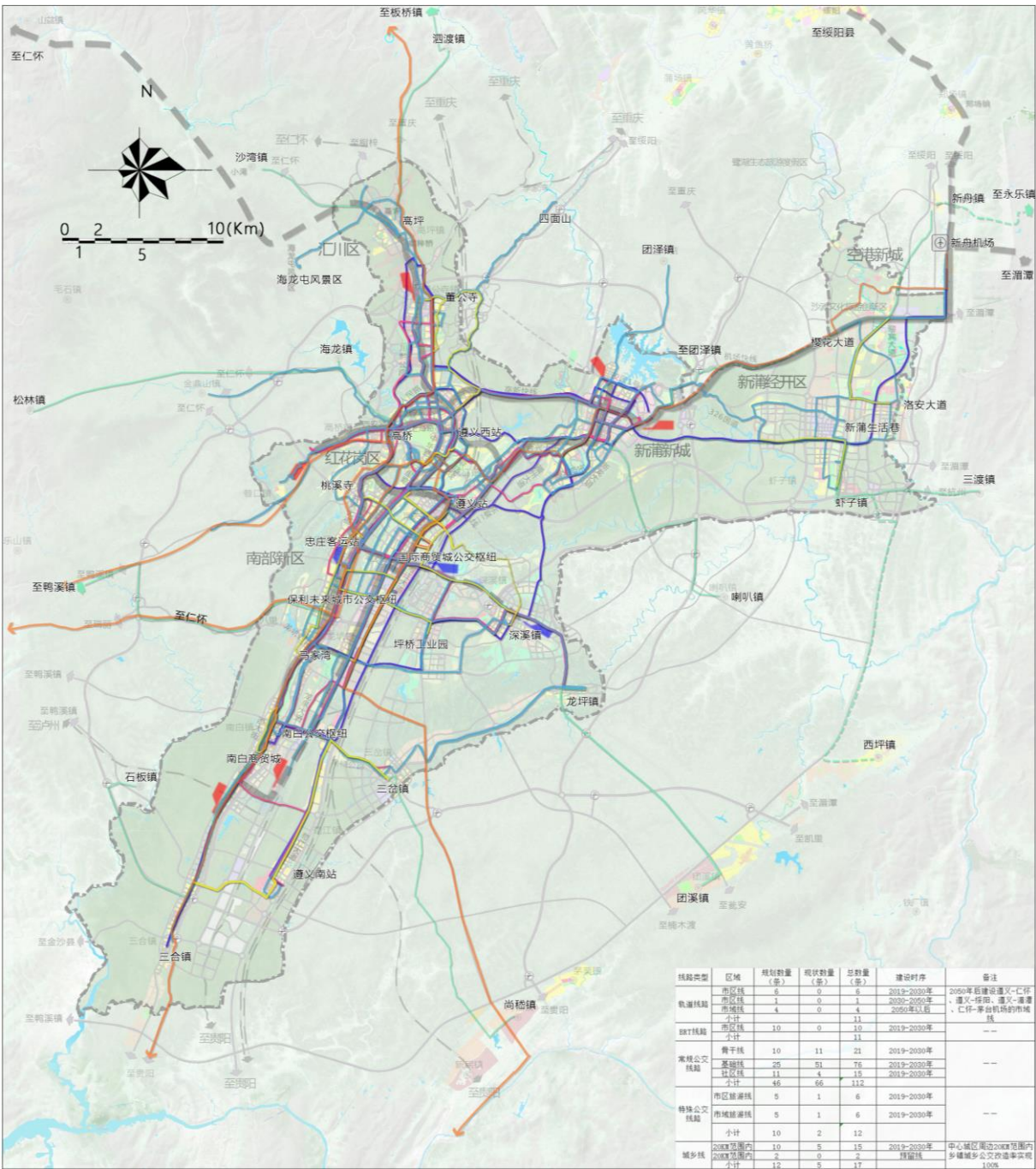


图3-13 遵义市中心城区公交线路规划布局

规划分析：公共交通体系是城市发展最重要的交通体系之一，公交体也是承担城市客流运输的主体，慢行交通体系作为解决“最后一公里”出行途径，与公共交通体系组成完整的城市交通网络，公交线网，公交场站布局作为慢行系统衔接节点，指引慢行系统布局。

第 4 章 案例分析

4.1 贵阳市

贵阳作为乌江流域及三峡库区上游重要的生态屏障，贵阳的生态文明建设对贵州省建设生态文明试验区具有重大影响。贵阳有复杂多样的地形地貌、禀赋优良的旅游景观资源，具备了建设慢行系统的先天优势。贵阳市结合城市特点，基于地理条件，河流水系布局情况规划布局的“商业类步道、生活类步道、景观类步道和交通类步道”有序的将贵阳慢行系统出行按照功能进行分类，并结合山地城市特点建设具有贵阳特色的城市慢行系统的思路 and 理念可以作为遵义慢行系统规划的借鉴。

4.1.1 构建慢行与多种交通方式相结合的交通体系

- （1）构建慢行+公交（轨道）交通体系，增强轨道与慢行交通的衔接，解决最后一公里交通出行，短距离交通优先使用慢行交通，减少小汽车出行比重，促进公共交通发展。
- （2）整合地域优质资源，通过绿道网络构建，串联沿线富美乡村、田园综合体、旅游景点等，带动周边地区发展，推进大扶贫、大生态战略实施。
- （3）营造环境优美、尺度宜人、高度人性化的慢行环境，增进市民之间的情感交流，支持城市休闲贩物、旅游观光、文化创意产业发展提升，提高城市整体魅力。
- （4）通过精细化设计，完善慢行基础设施建设，划定慢行优先区，提高慢行系统的可达性、舒适度、安全性、开放性，建设慢行适宜城市。

积极引导“公交+慢行”出行模式，长距离出行以轨道交通为核心、常规公交为主体，短距离出行以步行、自行车等慢行方式为主体，同时注重慢行环境的舒适性和趣味性，为市民提供一个安全、便捷、舒适、优美的慢行交通环境。

4.1.2 规划分类多样功能齐全的步行系统

- （1）步行廊道
主要沿城市绿道设置，串联起中心城区自然景观资源、生态休闲区域和都市生活步行区域，隶属于生态休闲步行区域。步行通廊宽度 1.5~6.0m。
- （2）一级步行道
人流量较大，街道界面活跃度较高主要分布在城市中心区、重要公共设施周边、主要交通

枢纽、城市核心功能区、市民活动聚集区等地区的步行街，生活性主干道，人流量较大的次干道断面条件较好、人流活动密集的支路，以及沿线土地使用强度较高的快速路辅路等，均是步行网络的重要构成部分。一级步行道路侧带宽度 4.5~8.0m。

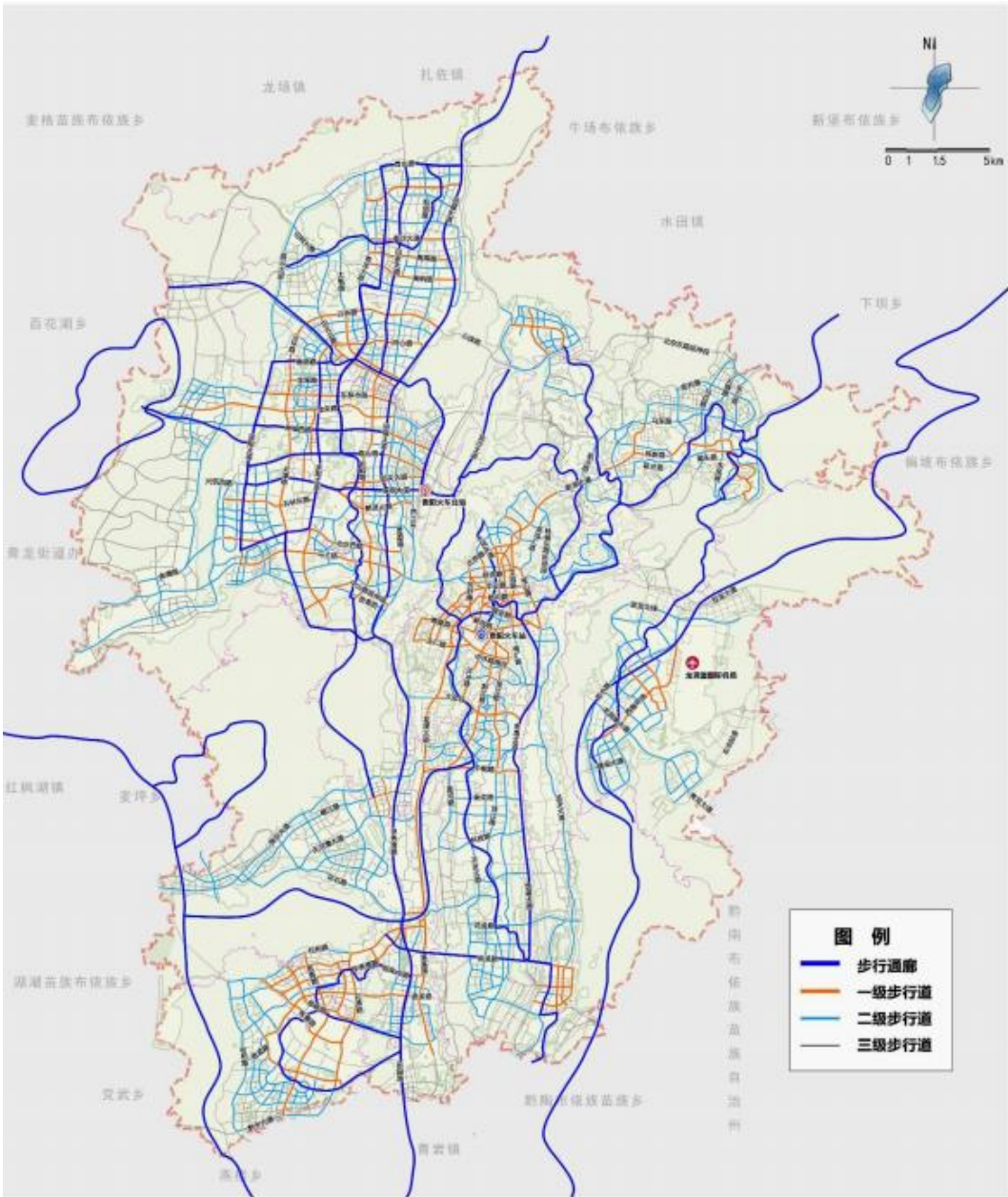


图4-1 步行系统分级图

- （3）二级步行道
人流量较大，街道界面较为友好，作为步行网络的主要组成部分。主要分布在城市副中心、中等规模公共设施周边、城市一般功能区(一般商业区、政务区、大型居住区)等地区的交通性主、次干路和支路。二级步行道路侧带宽度 3.0~6.0m。
- （4）三级步行道

 中交城市规划研究院有限公司

第 34 页/总 99 页

功能区内连通，有条件可以做物理隔离，条件限制时机非划线分隔，单侧宽度 2.5~4.5 米。

连接公园绿地，自行车道和人行道独立设置，利用色彩区分，划线或行道树分隔，单侧不小于 3.5 米。

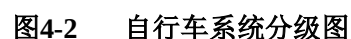
贵阳市地理地貌与遵义市有相似性，在城市地理相似度上较高，地形条件较遵义略好。贵阳市慢行系统布局策略中构建“慢行+公交”交通体系策略与遵义市“公交都市”建设策略相契合。遵义中心城区的慢行布局可以借鉴贵阳的布局思路，采用“公交+慢行”布局策略引导市民绿色出行，通过发达的公交网络提供良好的公共交通服务能力，科学布局慢行系统，解决“最后一公里”出行需求，实现公共交通出行与绿色慢行系统出行的有机契合。构建多级慢行系统，因地制宜的自行车系统布局方案，有效解决山地城市受地形条件制约影响慢行发展的“瓶颈”。

重庆，简称巴和渝，长江上游地区经济中心、金融中心和创新中心，政治、文化、科技、教育、艺术等中心，国务院定位的国际大都市。中西部水、陆、空型综合交通枢纽。重庆都市区规划范围包括渝中区、大渡口区、江北区、南岸区、沙坪坝区、九龙坡区、北碚区、渝北区、巴南区九个行政区，面积 5473 平方千米。常住人口约 1034 万人。

重庆市是是国内典型山地城市代表，重庆市将致力于构建以人为本、彰显特色、传承文化、舒适便捷的高品质山城特色慢行系统。《重庆市慢行系统建设“十四五”规划（2021-2025 年）》提出结合山城特色，选择“两江四岸”“空间因地制宜的发展慢行系统，提出“慢行优先”策略，选取有利于自行车发展区域，布置自行车道，根据空间分布合理布置人行道。在保障基本车行通行需求的基础上，将空间优先分配给人行道和公共活动空间，保障连续畅通并满足通行安全、舒适。重庆山地城市的发展策略可以作为指导遵义慢行系统规划布局的思路。

➤ **构建中心城区高品质山水步道网络。**中心城区构建集“街巷步道、滨江步道、山林步道”为一体的高品质、连续舒适的山城步道网络。

第 34 页/总 99 页



能元素，依托人文生态、山地生态公园等自然资源，打造休闲、游憩等多功能的山城步道，突出“显山、亲水、享绿、塑城、秀文”的意象，构建主城新区步道体系。鼓励“两群”建设绿色生态旅游步道构建“两群”山水林田湖草综合生态系统，建设全方位立体安全生态屏障，严格保护长江干流以及大宁河、乌江及沿线支流等重要生态廊道。

➤ **鼓励“两群”建设绿色生态旅游步道。**构建“两群”山水林田湖草综合生态系统，建设全方位立体安全生态屏障，严格保护长江干流以及大宁河、乌江及沿线支流等重要生态廊道。

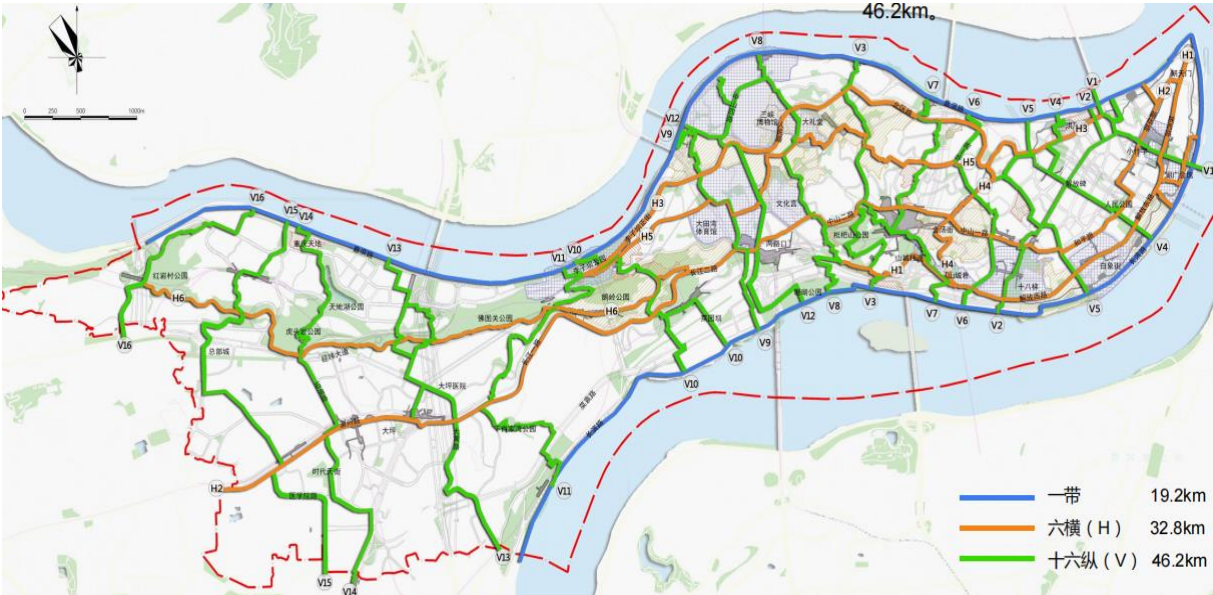


图4-3 步行廊道布局

4.2.2 因地制宜的发展自行车道

- **构建中心城区绿色出行自行车道。**规划倡导健康绿色的自行车交通出行方式，发展以通勤和游憩功能为主的自行车交通。加强自行车交通与轨道站、公交站、居住区出入口等人流集中区域的接驳衔接，解决“最后一公里”出行难题。
- **打造主城新区休闲游憩自行车道。**积极发展主城新区各组团地形地势平坦区域内自行车交通，充分结合各区旅游资源、公园绿地、功能布局等，打造特色休闲自行车道。
- **鼓励“两群”建设旅游观光自行车道。**依托渝东北三峡库区国际旅游资源和渝东南乌江及沿线支流、武陵山区民俗风情特色，积极探索，鼓励建设特色自行车交通。



图4-4 山城步道网络规划

4.2.3 优化提升立体步行过街品质

科学规划和建设立体过街设施是完善城市交通系统，解决行人“过街难”问题的重要手段。合理评估，科学布局，完善城市慢行交通系统，缓解人车冲突，建设安全、舒适、便捷的过街设施系统。打造安全、舒适便捷的人行立体过街设施系统，充分利用城市立体空间，节约土地资源，提升城市形象，彰显城市温度，为慢行系统提供重要支撑。坚持以人为本的理念，因地制宜采用平面过街方式，立体过街要有序推动机械式提升设备等无障碍设施建设，保障行人过街的

顺畅、便捷。坚持以群众出行需求为导向，重点围绕学校、交通枢纽、医院等人流量较大的区域，完善其他区县立体过街设施布局，保障行人过街安全连续性。

4.2.4 倡导“慢行+”高品质融合交通出行体系建设

构建应对“逆城市化”、“共享经济”、“绿色发展”等发展浪潮，适应城市“慢生活”和“老龄化”等城市特征，构建满足通勤、休闲、娱乐、消费等多样化需求的慢行交通系统，引导发展“慢行+”的一体化、高品质交通出行模式，促进城市交通体系转型升级。着力解决全市道路两侧人行道走不通、不安全和不舒服等问题，打造通畅、安全、舒适的步行空间。针对城市道路沿线、市场、医院、学校周边等窗口地带，完善步行配套设施，提升步行品质。结合公园自然人文本底及山城地形地貌多层次、多空间，立体多变的特色，打造一批特色鲜明的公园步道。以步道串联公园特色，以步道激发公园活力；丰富步道类别，增加骑行道、慢跑道、绿道、观光道；提升步道体验，注重赏山望水、游憩健身、丛林探险、戏水纳凉。

4.2.5 案例启示

重庆市慢行体系发展案例，为山地城市慢行体系规划提供了方向，从**打造具有山城特色的慢行步道，因地制宜发展品质化过街设施，科学合理的布置自行车系统**，提出着力解决全市道路两侧人行道走不通、不安全和体验性差等问题，打造通畅、安全、舒适的步行空间。构建满足通勤、休闲、娱乐、消费等多样化需求的慢行交通系统，引导发展“慢行+”的一体化、高品质交通出行模式，促进城市交通体系转型升级等规划发展理念，都可以作为指导山地城市慢行体系科学规划的思路。

4.3 杭州市

杭州市是浙江省省会，其文化旅游资源丰富，西湖及其周边有大量的自然及人文景观遗迹。2008年，杭州市进行了慢行交通系统规划，经过多年发展，形成了良好的慢行交通系统，2011年杭州市荣获“全球十大休闲范例城市”的称号，其慢行交通为此做出了突出贡献。因此，作为国内慢行系统发展的标杆城市，杭州市慢行交通规划方面有诸多可借鉴之处。

4.3.1 基于需求的慢行分区

杭州市慢行规划根据城市规划特点和布局特色，对自行车和步行分别进行了慢行分区。自行车分区时，针对一般区域、中心区域、风景区、河道绿化带区域自身的特点和慢行出行需求进行了分析和讨论，除考虑均质化原则、行政原则和自然屏障外，还考虑要尽可能把交通组织

在城市分区或组团内部，减少跨分区或组团的远距离交通。根据上述原则，杭州市慢行规划整个杭州市区划分47个自行车慢行区，其中主城28个，萧山9个，余杭10个。

根据城市功能，用地性质，城市公园，滨水空间等分布杭州市慢行规划将从步行分区整体上主要分为绿色区域、橙色区域和蓝色区域。

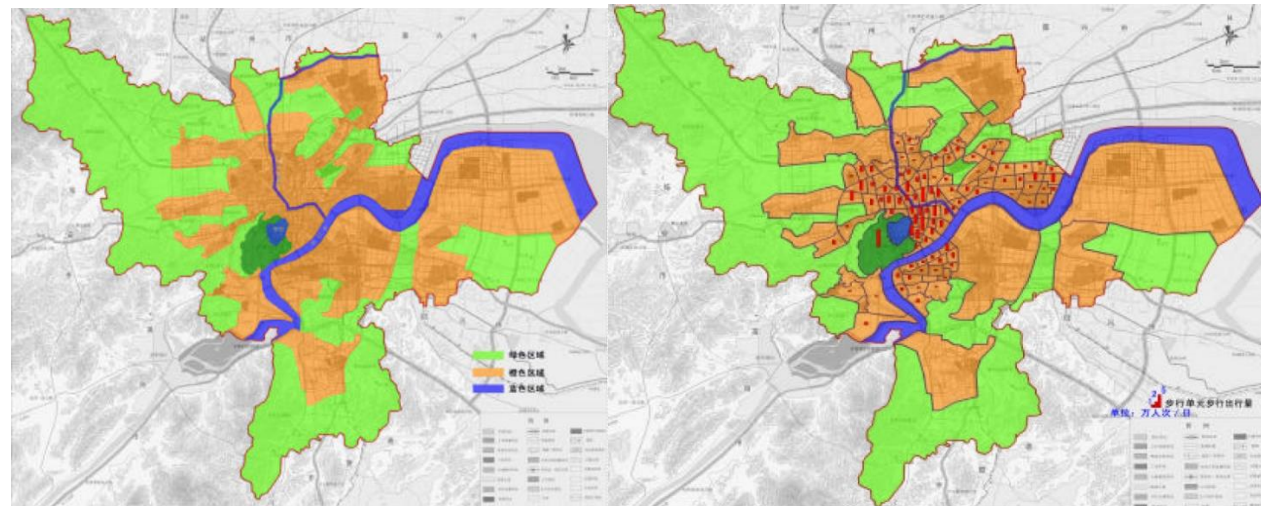


图4-5 杭州市步行系统基本分区（左）及其步行单元需求分布

在不同功能基本分区的基础上，为更好地引导步行单元内部步行系统的建设，根据不同地块内主导的土地利用性质、步行人流的主要性质以及市民使用活动的状况，将基本步行单元划分为8个类型。分别是中心区步行单元、居住区步行单元、混合功能区步行单元、交通枢纽区步行单元、历史街区步行单元、旅游风景区步行单元、文教区步行单元、工业仓储区步行单元。每种类型的步行单元中，步行活动的组织具有的不同特点。将主城区的橙色区域划分为8大类共104个步行单元，并提出相应的建设指引。

4.3.2 以人为本的高品质慢行空间环境

杭州市在慢行交通分区发展的基础上，休闲通道与城市景观资源进行了充分融合，形成了高品质的慢行出行环境。在规划中通过整合支路系统、规划地面步行路径、规划二层步行系统、改善人行过街系统、升级人行道地面铺装、优化换乘接驳系统等方案实施后，形成了完善的步行和自行车网络，友善的慢行空间与环境。

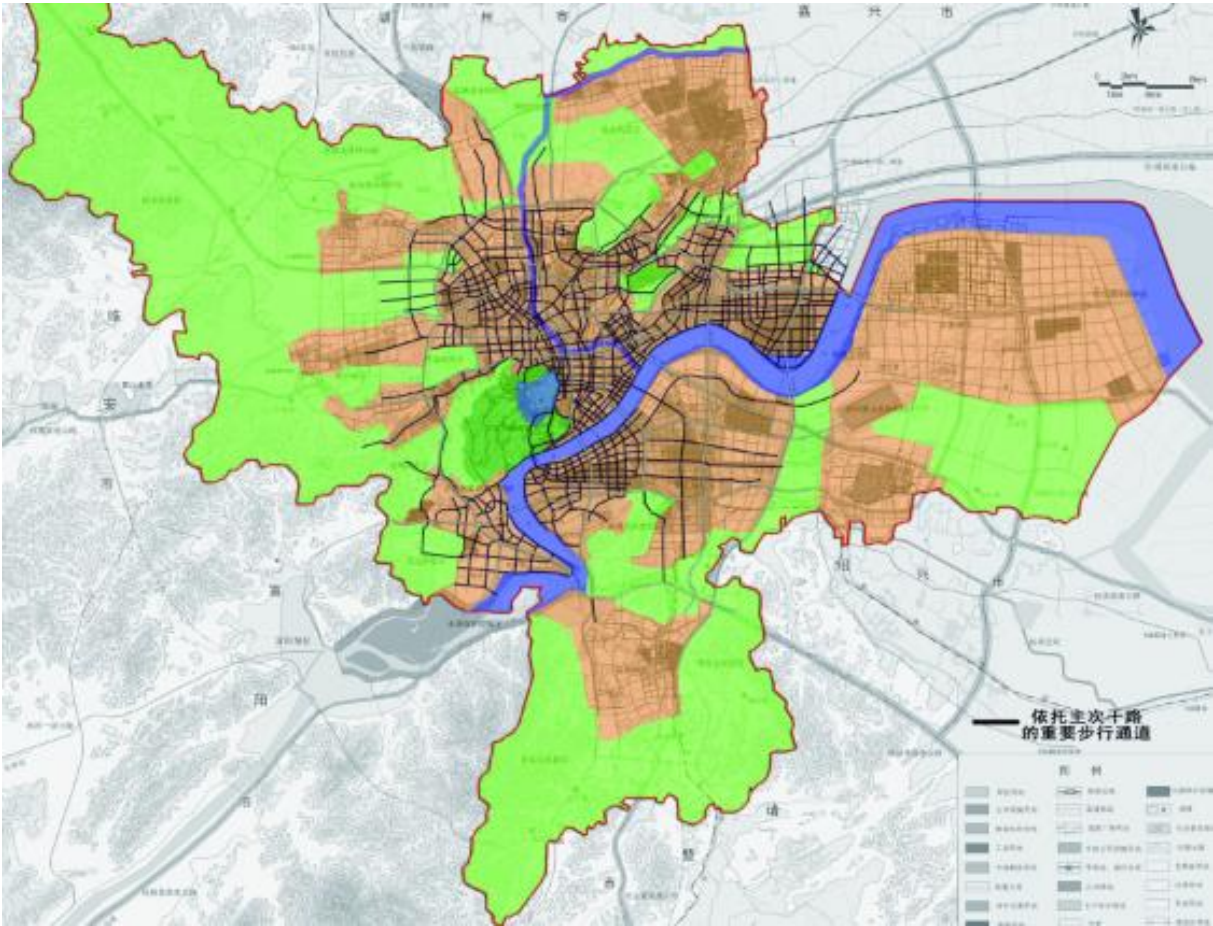


图4-6 杭州市重要步行道规划

杭州市步行道网络分为依托城市道路的重要步行通道、重要步行通廊、控制步行活动的道路三个等级，功能层次清晰，其中重要步行通道主要由城市道路两侧的人行道构成，以步行交通、交通换乘和向次级通道疏散人流为基本功能，要保持其连续性和畅通性，其规划方案如上图所示。

在慢行空间和环境方面，杭州市的步行道与非机动车道为慢行出行者预留了充足的慢行空间，且在慢行道两侧设置了丰富的城市景观，对慢行道铺装方面进行了升级，下图右下角分别为城市商业中心、学校附近及指路系统的路面铺装方案。



图4-7 杭州市步行道及自行车道空间与环境

4.3.3 案例启示

杭州市慢行交通系统分区方面充分考虑城市特点及布局特色，以慢行出行需求为导向对城市慢行区进行划分，城市慢行分片发展，此处值得学习借鉴，为遵义市慢行交通分区规划做指导。基于需求划分了慢行分区，完善的慢行交通网络、以人为本的高品质慢行空间与环境、针对性的慢行道铺装方案等方面值得借鉴学习，为遵义市慢行交通空间与环境建设提供参考。

4.4 上海市

上海，地处长江入海口，是长江经济带的龙头城市，南濒杭州湾，北、西与江苏、浙江两省相接。上海市总面积 6340 平方公里，辖 16 个市辖区，全市常住人口总数为 2489 万人。2015 年，上海 GDP 居中国城市第一位，亚洲城市第二位，仅次于日本东京。

2013 年，《上海市交通发展白皮书》发布，在白皮书指导意见下，上海开展了《黄浦区慢行交通系统规划》《上海市街道设计导则》《上海市 15 分钟社区生活圈规划导则》等一系列涉及步行和自行车规划设计的研究、建设工作。宏观规划层面，上海市对步行和自行车网络均进行了分层级规划，中观层面，构建社区内 15 分钟微循环生活圈，微观层面，编制街道设计导则，以

“工具箱”式工作理念，推动道路向街道人本化转型，值得本次规划学习借鉴。

4.4.1 分层级引导步行和自行车网络规划

《上海市交通发展白皮书》指出需以充分发挥步行和自行车在中短距离出行和公共交通接驳换乘中的主体作用，加强与城市功能、景观、绿化的融合，进一步完善步行和自行车系统，保障步行和自行车交通的基本路权，营造安全、连续、便捷、舒适的步行和自行车出行环境。

以白皮书为规划纲要，上海市步行和自行车网络规划注重保障慢行空间网络，将有限空间最优化利用的城区，鼓励步行、自行车、公交的可持续发展城区；重点围绕轨道交通站点，推进建筑物之间的人行连廊和通道建设，加强轨道公交等交通设施的自行车停车值守管理，研究自行车换乘轨道交通实时停车费优惠政策，推动步行、自行车、公共交通三方衔接。

4.4.2 构建微循环道路系统，打造 15 分钟社区生活圈

2016 年《上海市 15 分钟社区生活圈规划导则》发布，目标在 15 分钟步行可达范围内打造社区生活的基本单元。该导则以建设安全通达的高密度道路系统、舒适连通的步行网络、便捷多层次的公共交通、TOD 导向下的站点开发、合理布局的停车设施为方向，构建以人为本、利于微循环的道路系统。

《上海市 15 分钟社区生活圈规划导则》明确了适宜居住区的道路设计标准，鼓励采取交通稳静化设计措施，如小型环岛或凸起的交叉口、适度曲化的道路线型等，减少机动车交通对居民产生的消极影响。

《上海市 15 分钟社区生活圈规划导则》提出：居住社区内，道路间距宜小于 200 米，公共活动中心区内宜小于 150 米，同时需提高步行网络布局的连续性，提升慢行交通的比例与品质，建立便捷连通、舒适宜人的步行网络，鼓励公共通道与两侧建筑退界空间进行整体设计；以公共交通站点为核心，提高轨道与地面公交的站点服务覆盖范围，促进轨道站点、公交停靠站和周边建筑、公共空间的有机结合，构建便捷、无障碍的公交换乘系统，形成功能混合、活力便捷的出行环境；通过慢行的绿道、社区生活支路、公共通道、滨水步道，串联主要公共活动节点（如公园、绿地、广场、公共设施），形成居民日常公共活动网络，确保公共空间路径的便捷、安全、舒适性。

4.4.3 编制街道设计导则，推动道路向街道“人性化”转型

2016 年，上海市规划和国土资源局发布《上海市街道设计导则》，提出“坚持‘以人为本’，将城市解答塑造成为安全、绿色、活力、只会的高品质公共空间，复兴街道生活”。

《上海市街道设计导则》提出：以交通有序、慢行优先、步行有道、过街安全、骑行顺畅、设施可靠为目标，打造安全街道，让行人车辆各行其道、有序交汇、安宁共享，保障各种交通参与者人身安全，保障交通活动有序进行；优先分配步行、公共交通、非机动车道路空间，同时集约、节约、符合利用土地与空间资源，提升利用效率与效益，保障绿色交通空间与相关设施需求，倡导绿色出行，鼓励步行、自行车与公共交通出行；增强沿街功能符合，形成活跃的空间界面，街道环境设施便利、属实，适应各类活动需求，创造有序、舒适、宜人的街道环境，增强沿街界面的连续性 & 多样性，创造活力多元的空间氛围。

4.4.4 案例启示

上海市作为国内发达城市的代表，慢行系统的发展理念提出来分层级引导慢行系统，构建微循环 15 分钟生活圈，推动人性化街区发展等规划理念，指引国内慢行系统布局朝引导功能分类布局，构建快速可达的慢行圈，科学合理的布置人性化街区的发展目标可以作为遵义市城市慢行系统发展规划的远期指引。

4.5 弗莱堡

弗莱堡（FreiburgimBreisgau）是位于德国南部巴登-符腾堡州的直辖市，人口约 20 余万。在坚持可持续发展的战略下，弗莱堡自 20 世纪 70 年代开始发展至今，已然发展成为一个适宜步行的绿色环保型城市。弗莱堡建立了德国最成功的绿色交通系统：“慢行+公交”的出行结构，老城区范围内几乎全部都是步行区，城市中心内有轨电车、自行车和步行者共享街道。1995 年，第 17 届世界“创造适宜居住的城市”大会在弗莱堡举行，弗莱堡的慢行交通发展被公认为成功的典范，曾获得欧洲“短距离交通奖”的殊荣，因此在城市慢行交通系统建设方面有诸多可借鉴之处。



图4-8 弗莱堡鸟瞰

4.5.1 友好的步行出行环境

现状弗莱堡主城区内出行方式几乎都是以步行出行为主，在经过两个阶段的规划，步行区获得了广泛的发展，通过步行街弗莱堡城区许多大小广场区域都被联系在一起，形成了密集的步行网络，在市区环路以内的所有活动，都可以通过舒适的步行交通方便到达。此外，在老城中心布设多条有轨电车线路，方便城区中远距离出行的出行者通过公共交通与慢行结合延长出行距离。

在步行环境方面，弗莱堡的步行环境有两大特色：一是铺装的卵石路，城区部分道路从公园十二世纪建城开始，一直保留至今，此外，卵石路的铺装形态各异，形成丰富的图案，而且图案各有寓意，呈现出艺术的美妙，可吸引出行者驻足观赏，魅力十足；另一个特色是城市水渠系统，弗莱堡的水渠遍布街巷，大多数都是 20~50cm 宽，5~10cm 深，一年四季流水潺潺，而且水渠中的水是从附近黑森林里流出来的泉水，水质清澈，步行道旁的潺潺流水为城市增添了一丝灵气，也让步行出行更加富有趣味性。



图4-9 弗莱堡的卵石路面与街边水渠

4.5.2 友好的自行车出行环境

在弗莱堡，自行车交通被视为城市交通系统的重要组成部分，德国的自行车交通系统的支撑法规、政策以及相应的基础设施逐渐完善，在环保理念的影响下，自行车出行方式越来越受到推崇，慢行交通理念在居民意识中已经根深蒂固。

目前，弗莱堡的自行车交通已经形成系统化通道，自行车通行道路总长度超过 410km，自行车通道形成网络，覆盖了弗莱堡全市，其中包括自行车专用道 46km，机动车道沿线自行车通道 114km，郊区自行车通道 120km，其他可以通行自行车的通道愈 130km，功能层次清晰。

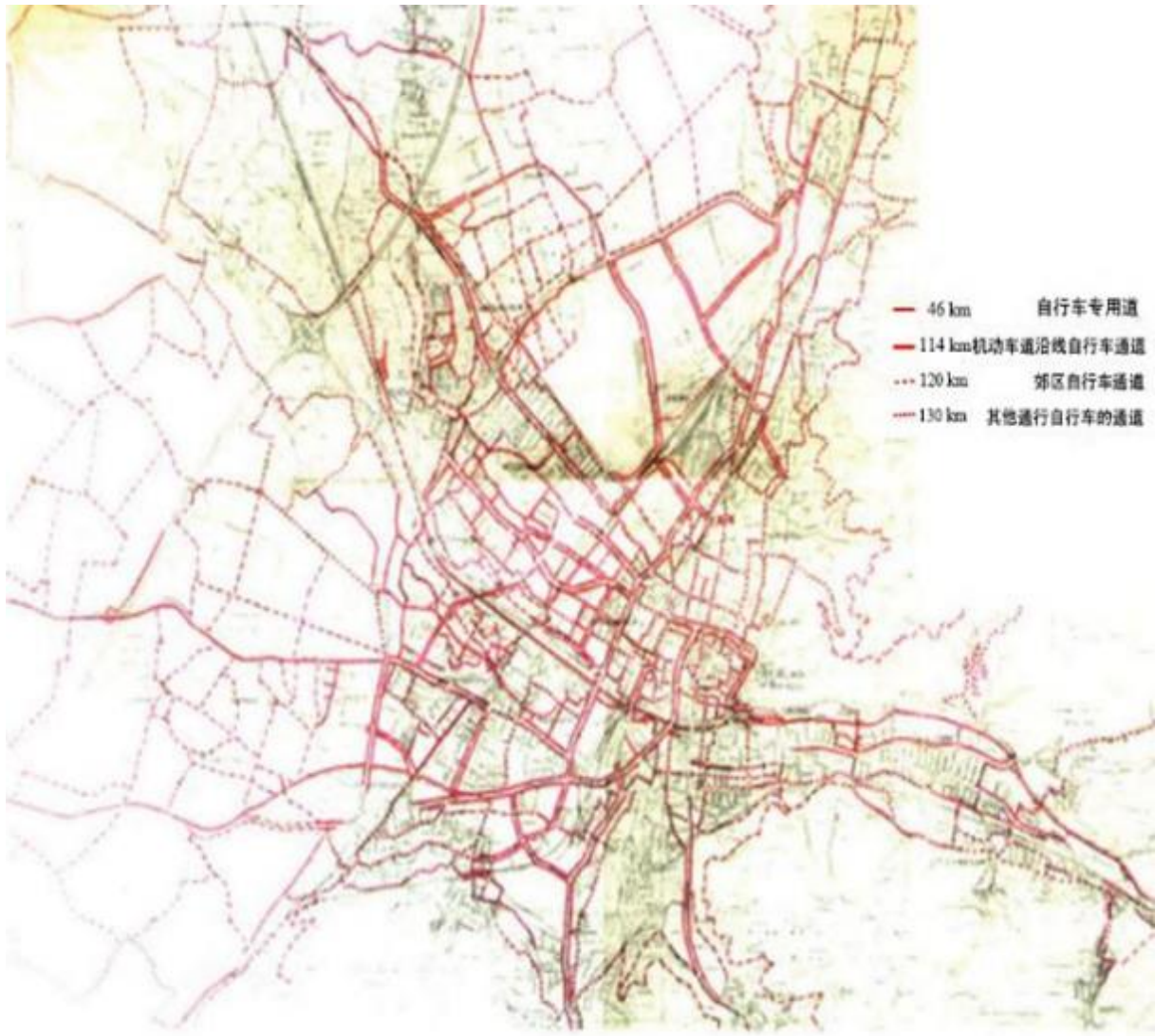


图4-10 弗莱堡自行车通道分布

在弗莱堡每个允许自行车通行的交叉口，都可以清晰的看到自行车通道的标识和界限，在无信号灯控制的交叉口，步行及自行车交通享有优先通行权，完善的硬件设施配合政策法规，保障自行车出行的安全性。骑行环境上，弗莱堡不仅将机动车交通和非机动车交通加以分隔，甚至将步行通道与自行车通道加以明显分隔，以减小机动车和行人对自行车交通的影响。弗莱堡的街道宽度、两侧建筑高度、色彩及形式等在设计之初考虑了步行和自行车出行的空间感受，曾经一度被机动车占用的城市用地逐渐“还给”城市居民，骑行出行感受良好。

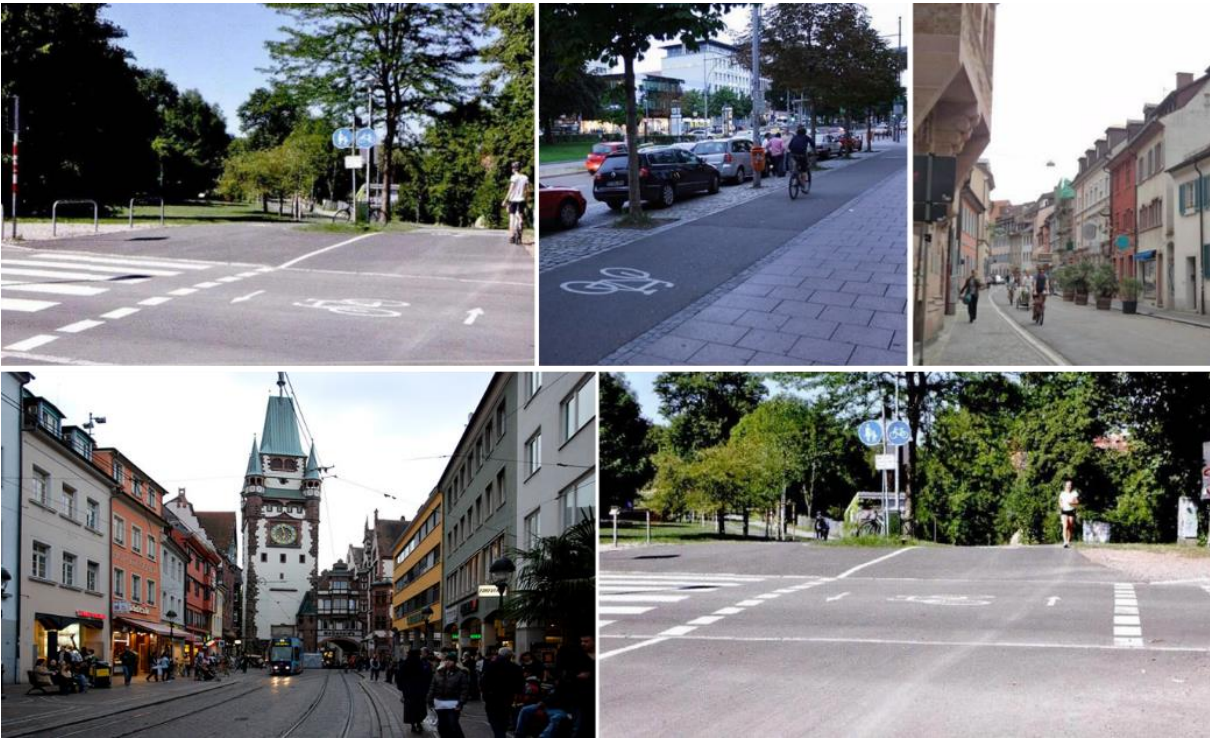


图4-11 弗莱堡的自行车道空间

弗莱堡的自行车与公共交通结合出行方面也有较好考虑，自行车交通与公共交通紧密结合，大部分轨道交通站点周边都有自行车停车库，轨道交通、公交巴士上也设置有允许自行车进入的空间，保障自行车出行者的出行便捷。在轨道交通站点周边还设置有自行车租赁设施，结合自行车停车设施增加了细节的设计，比如储物柜、淋浴房等设施，自行车出行者可以在停放自行车后在停车楼内淋浴、更换服装等，体现了自行车出行的便捷性。

弗莱堡的密集而连续的自行车通道、慢行优先的政策、独立的自行车通行空间、安全的骑行环境及便捷的接驳设施值得借鉴学习，为遵义市慢行交通建设提供经验。

4.5.3 案例启示

弗莱堡作为欧美发达城市的代表，其慢行系统的布局遵从“友好型”发展理念，从友好步行出行环境，友好的自行车出行环境，注重出行空间的无障碍建设，出行空间的安全性考虑，特别注重出行空间的观光性，体验性，趣味性的友好出行层面来规划布局慢行体系，为其他城市慢行系统规提出“友好型”规划思路。

4.6 经验启示

通过对国内外城市发展步行和自行车交通系统经验的学习与梳理，在此主要借鉴了杭州市、纽约市、弗莱堡、上海市等先进城市的步行和自行车系统发展经验。各城市均在全面的调查研

究后，总结其步行和自行车在城市发展中定位，并在步行和自行车与轨道公交接驳优化、步行空间界定优化、自行车网络规划、自行车休闲系统构建等方面有值得本次规划借鉴之处。

4.6.1 以公交站点为核心开展的步行、自行车与公交系统接驳规划设计

良好的步行和自行车交通系统同时可以为公共交通接驳提供有力的硬件支持，倡导“公交+步行、自行车”绿色出行。构筑以“公交+步行、自行车”为主的出行方式结构，做好步行和自行车交通与公共交通之间的接驳服务，是提升区域步行和自行车出行吸引力的重要工作内容。其中包括，将步行和自行车交通系统规划与公共交通系统紧密结合，以公共交通枢纽、站点为核心开展周边步行和自行车通道设计；以满足居民日常接驳需要为导向，提供舒适通畅的接驳环境，鼓励多方式接驳公共交通出行，促进步行和自行车交通系统整体效能的充分发挥；根据接驳需要和未来公共交通发展需求，预留足够自行车停车位、行人休息区等便利设施，引导居民“公交+步行、自行车”科学出行。

4.6.2 因地制宜、多元化富有活力的步行通行空间规划设计

结合山地城市，地形起伏大，路线曲折，平整地块较少等特点，规划布局特色步行通行空间是因地制宜的规划要素。地形条件很大程度上直接影响着人们对于出行方式的选择，科学合理的慢行空间可以极大的减少山地城市市民出行阻力。规划建立成熟的步行交通系统同时需重新研究城市局部地区地面道路的路权与空间分配权重，此举不仅能够实现人车分行提升安全性，还能够为步行出行提供舒适的空间和环境。需要以人出行行为需求为导向，保障步行出行连续性、安全性；在有限空间内，优先步行与公共交通所需空间打造独立安全的步行活动空间；以人的安全便捷作为第一要务，注重交通安全设计，进行步行和自行车通道、节点等相关规划设计，过街节点设计需保障安全，可采用稳静化设计减少与机动车交通的冲突。为城市生活提供步行通行的环境的同时，还提供了重要的精神、社会和心理的环境，是城市市民生活方式的切身体现。在细节层面，需从人文关怀角度，强调交通安全行和舒适性，开展统一步行设施设计规划，包括但不限于依托主要公共空间节点，重视人文关怀，营造特色步行氛围，开展多元化、富有活力与吸引力的街道沿街设计，体现城市活力与人气。

4.6.3 结合区域特征与出行需求的连续、独立自行车网络规划

良好的自行车网络可以提供更多的自行车出行，合理的自行车网络规划可以带来的更高比例的步行和自行车出行，为中短距离、门到门出行提供更多便利，优化市民通勤出行结构，在一定程度上增加交通连续性，减少城市交通拥堵现象。规划建立合理的自行车网络需根据不同

区域特点、出行特征，分区域开展不同自行车网络规划；根据不同的出行需求、出行类型和活动密集度，分级别分类规划自行车通道；重新研究城市局部地区地面道路的路权与空间分配权重，为自行车出行提供舒适的空间和环境；在有限空间内，满足自行车出行需要，打造独立安全的自行车活动空间，注重交通安全设计，进行自行车通道、节点等相关规划设计，鼓励日常步行和自行车出行。

4.6.4 串联公园绿地，打造城市特色的慢行休闲系统

结合城市优秀自然景观资源，将慢行休闲通道与城市景观资源进行充分的融合，串联公园、绿地等生活节点，提升城市休闲、娱乐空间的品质，增强城市与休闲空间的衔接与融合。协调慢行休闲系统与城市绿道、生态景观环境之间的互动关系，让市民的休闲出行变成一种在自然景观环境内的游历而非简单的为了抵达目的出行。在城市景观意义上，将慢行休闲系统打造成众多绿地公园的延续，在人文关怀的基础上，彰显城市的历史文化底蕴，形成富含城市特色的慢行休闲系统。增强自行车交通出行的吸引力，满足城市居民高品质生活需求，提高城市集聚发展水平，实现土地资源高效利用，创造更多的社会价值。

第 5 章 规划目标与策略

5.1 发展趋势

城市空间四周拓展，出行总量和距离逐步增加

根据《遵义市国土空间总体规划（2021-2035 年）》，遵义市将实施“强腰聚芯、北优南实、西控东育”的城市空间发展战略，城市空间四周拓展，形成“一核、两轴、三组团”的网络化城市空间结构。同时至 2025 年中心城区常住人口 180 万人，至 2035 年中心城区常住人口 250-300 万人。龙坑、忠庄、南关-舟水桥、沈溪等“腰部”区域是遵义市规划年人口和就业集中区，与老城-中华路、高桥-大连路、礼仪、新蒲新区共同组成的城市发展核心区将成为新的人口和就业的集聚地。随着人口的增长和城市空间的拓展，居民出行总量也将进一步增长，出行范围和出行距离将进一步拉开。出行空间进一步拓展，组团之间交通联系更加紧密。

机动车持续快速增长，交通矛盾将长期存在

根据机动车增长规律及人口增长预测，至 2025 年，预计中心城区私人汽车保有量将达到 40 万辆。随着机动车的持续高速增长、出行距离增加，机动车出行比例也将大幅提高，预计至 2025 年，小汽车的出行比例将由 14.2%增长至 23%，大幅蚕食步行和自行车出行。小汽车的高拥有高使用将对路网带来极大挑战，规划年主要的机动车廊道和跨河通道上交通压力极大，交通供需矛盾及交通拥堵仍然是未来很长一段时间的难题。同时，受用地和空间的限制，道路交通基础设施不能无限制的增长，应对小汽车快速发展浪潮带来的交通设施紧张问题，慢行交通需要扮演关键角色。

慢行承担展示城市形象、提升生活品质的责任

旅游业是遵义市的重要产业之一，2022 年接待游客 8186.58 万人次，旅游总收入为 875.87 亿元。旅游总收入产生的 GDP 占全市 GDP 的 19.9%，并且呈高速增长的趋势。

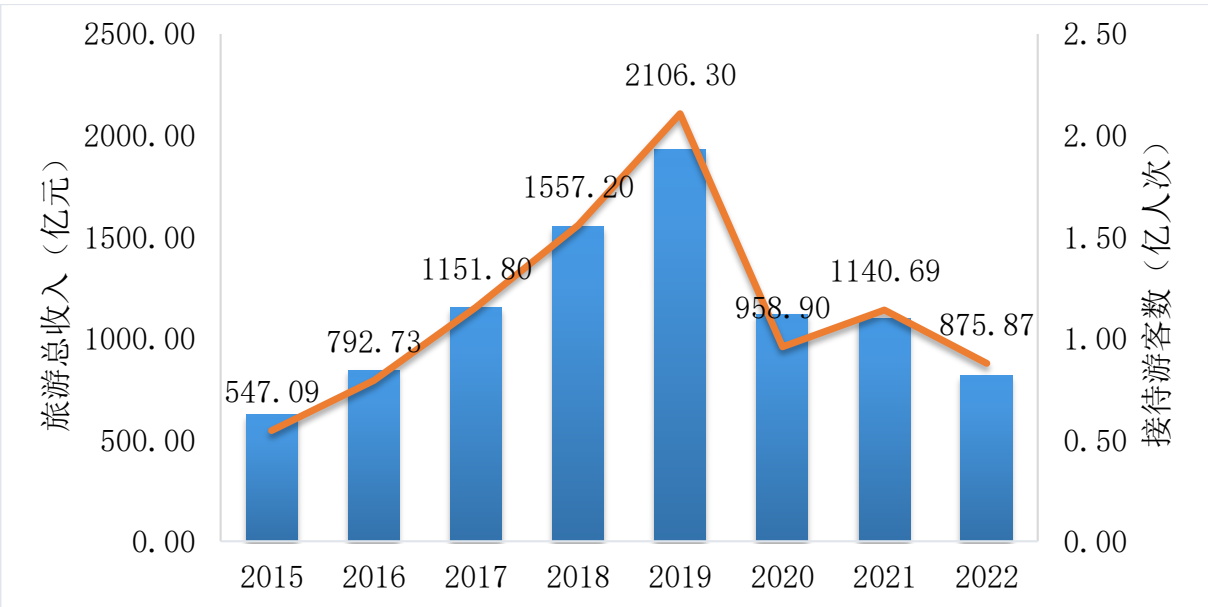


图5-1 遵义市历年接待游客数和旅游总收入趋势变化

同时，随着城市经济的发展、居民生活水平的提升以及生活观念的转变，城市居民对休闲、健身的需求以及生活品质提升的要求不断加强。



图5-2 遵义市中心城区慢行需求分析

良好的慢行环境、舒适的慢行空间是吸引游客、服务居民的重要载体。因此，慢行交通承担着打造旅游示范城市，提升城市魅力，满足居民休闲、健身需求，提升生活品质的重任。

5.2 规划目标

5.2.1 规划理念

1、践行“服务城市”，刺激和催化城市功能

打造高品质的慢行系统，与城市建筑相互呼应、相互推动；刺激和催化多样化的城市功能，提升城市品位，汇聚人气，提高城市活力与城市地位；支持城市休闲购物、旅游观光、文化创意产业发展，提升商圈价值和城市空间品质。

2、坚持“以人为本”，拓展和丰富活动空间

在城市设计范畴内对城市、建筑、交通三大要素进行整合与优化，拓展慢行空间，提供安全、开放、多元的供市民活动的场所，让城市生活慢下来，为市民提供一个娱乐、休憩、交流、沟通、健身的场所。

3、提倡“慢行友好”，优化和提升慢行环境

在路网、车道、人行道及其附属设施等城市基础实施的规划设计中，以及路权分配、交通组织及交通管理等工作中，遵循慢行友好理念，为慢行出行者提供一个良好的出行环境。

4、因地制宜，实现各区慢行系统差异化发展

慢行系统的规划充分尊重遵义市中心城区各个片区的功能定位及需求特点，规划侧重点将因地制宜，构建各片区慢行系统。同时，充分考虑慢行道与城市用地和城市空间的相协调，与周边产业形态相协调，使慢行真正成为一种有活力的生活方式，实现各区慢行系统差异化发展。

5.2.2 功能定位

慢行交通系统的功能不仅仅具有交通功能，还具有游憩功能、经济功能、社会和文化功能以及生态功能，慢行交通系统主要功能如下：

- 交通功能：步行、自行车出行的空间载体，解决通勤交通、换乘衔接的重要方式；
- 游憩功能：观赏、休闲、体验、健身活动的重要方式；
- 经济功能：提升城市活力、增加土地价值的关键举措；
- 社会和文化功能：展示城市特色、提升城市形象；
- 生态功能：保护生态环境、提升宜居环境。

根据《遵义市国土空间总体规划（2021-2035 年）》提出的“中国革命胜地、国家历史文化名城、宜居宜业宜游的山水城市”的城市定位，以及遵义市的城市结构、空间尺度、慢行需求特性，对慢行交通的功能定位如下：

- 日常出行的重要方式之一，遵义居民的主导出行方式；
- 公共交通的“最后一公里”，共同构成低碳出行方式；
- 运动健身、旅游的载体，彰显山水文化特色的重要方式。

5.2.3 规划目标

坚持“以人为本”理念，构建规模合理、结构明晰、网络连续、空间保障、安全舒适的山城特色高品质慢行交通系统，打造慢行友好城市，助力遵义山水城市建设。

结合汇川区高坪河等自然山水资源、遵义古城等历史文化资源、莲花山公园等山城绿园资源分布特征，坚持“以人为本”理念，注重汇川区慢行系统社会和文化、经济功能，构建融合文化与自然特色的山城高品质慢行交通系统，助力遵义市中心城区慢行建设。

结合红花岗区湘江等自然山水资源、遵义会议旧址等历史人文资源以及南岭公园等城市绿地公园资源分布特征，坚持“以人为本”理念，注重红花岗区慢行系统社会和文化功能，构建具有红色文化元素特色的山城高品质慢行交通系统，塑造历史人文街道，助力遵义市中心城区慢行建设。

结合播州区象山县省级森林公园、影山湖湿地公园等自然山水资源分布特征，坚持“以人为本”理念，注重播州区慢行系统生态、游憩、社会和文化功能相融合，构建凸显山水相融特色的山城高品质慢行交通系统，助力遵义市中心城区慢行建设。

结合新蒲新区天鹅湖人民公园、新蒲湿地公园、白鹭湖公园等城市绿园资源分布特征，注重新蒲新区慢行系统生态、游憩功能，凸显新蒲新区绿色元素，构建具有绿色元素特色的山城高品质慢行交通系统，塑造宜人活力街道，助力遵义市中心城区慢行建设。

5.3 发展策略

结合遵义市实际情况及未来发展趋势，围绕上述慢行交通系统规划总体目标和功能定位，从慢行系统自身发展、与其他交通系统融合发展及配套保障机制方面，提出以下发展策略：

1、差异发展：划定标准有别、差异发展的慢行功能分区

考虑本次规划涉及范围广，遵义市中心城区各区域发展、慢行需求特征及发展水平及发展诉求差异明显。因此，有必要在总体发展目标的指导下，结合慢行交通空间尺度特征，将遵义市划分为不同慢行分区，针对性地制定各区域具体的发展方向及目标体系，做到对症下药，实现各区域慢行交通的良性发展。

2、网络完善：建立结构合理、规模适宜的连续慢行网络

完善、连续的慢行网络，是构建良好慢行系统的基础条件。针对遵义市当前慢行网络规模不足，慢行出行连续性体验差的问题，通过新建、改建道路，打通断头路等手段，完善规划范围内的慢行网络，保障慢行出行的连续性。结合城市路网功能结构布局和慢行出行目的，按照不同承载功能对慢行通道进行功能类别划分，搭建功能明确的遵义市慢行通道网络，实现慢行通道的高效使用。

3、空间保障：整合空间资源，优先保障慢行空间落实

坚持“以人为本”的理念，对过往规划中“车本位”主义进行反思与检讨，在道路空间资源分配中，要做到适当向慢行交通系统倾斜。通过对人行道、自行车道、自行车停放点及过街系统的重点关注，保障慢行交通的通行空间、优先路权及安全的出行环境，解决当前存在的慢行空间保障不足、过街体验差等问题。同时，编制相应的慢行通道空间控制标准、过街及停车系统设计指引，保证规划设施的科学、合理性。

4、品质提升：打造高品质、有特色的慢行环境

慢行系统不仅仅只是一个交通系统，它与市民的日常生活息息相关，市民的日常社交、休闲、交往往往与慢行活动紧密相关。改善提升慢行出行环境品质，对活化街道氛围，提升市民文化生活水平有着明显的促进作用。因此，有必要在实现安全、连续、顺畅的慢行基础功能的基础上，提出慢行环境品质提升计划，打造高品质、具有遵义城市特色的慢行系统，给市民提供一个惬意、舒适的慢行出行环境。

5、多式协同：一体化的协同多种交通方式

作为城市综合交通系统的一部分，做到与其他交通系统尤其是公共交通与私人交通的良好融合，是提升城市整体综合交通效率的必要举措。重点强化慢行交通系统与城市公共交通系统的接驳衔接，协调慢行交通系统与私人交通在道路资源分配、路权划分等方面的关系，是构建一体化综合交通系统的有效手段。

6、政策保障：完善政策机制，推动慢行发展

慢行交通的长远发展及具体规划方案的完美落地需要系统的配套保障措施。通过在政策机制上指定完善的、具有远见的配套方案，指引未来慢行交通具体发展方向及手段，落实慢行交通规划规划建设主体责任，最终保障遵义市慢行交通系统的持续、良好地发展。

5.4 慢行系统分区

5.4.1 功能分区

1、功能分区类型

根据城市规划结构与功能分区、不同地块内主导的土地利用性质，慢行交通系统在不同地区现状需求特征及发展诉求差异较大。为提高规划方案针对性，满足不同地区发展需求，本次规划考虑遵义市城市空间结构、用地、景观资源分布以及屏障隔离等因素，将遵义市中心城区划分为七类慢行功能区，为各类功能分区分别提出差异化的发展政策及方向，提出差异化设计原则。

➤ 生活服务区：城市综合发展区，居住、生活区

以居住区为核心的慢行功能区。通过慢行交通系统连接居住小区、学校、文体活动设施、社区服务设施、商业设施、社区公园等，为居住区内居民提供安全、便捷、舒适的出行环境和满足日常健身、休闲等活动需要。

居住区慢行功能区应重点考虑慢行交通的安全性，通过以人为本的道路设计和对机动车的交通管制，充分考虑老人、儿童、残障人士的慢行出行需求，结合功能区内公共空间的建设和慢行设施环境品质的改善，营造环境优美、安静舒适的慢行交通空间。对于大型的居住街区，在有条件的情况下，应提供功能区内的穿越慢行通道，以满足周边功能区、轨道公交等慢行联系的需求。对于城中村区域，适当的增加公共空间建立与周边功能区之间良好的慢行交通联系，通过加强管理与维护对内部慢行环境进行改善。

➤ 商业办公区：城市商业、商务办公服务区

以行政、文化、金融、商贸为主，承担市级或城市分区的行政、文化、商业、商务办公等综合服务职能，对外连接居住区等功能区的慢行功能区。

中心区慢行功能区应全面贯彻“慢行优先”的设计原则，强调慢行交通系统连续性，必要时可通过空中连廊或地下通道等立体慢行交通设施连接各商业体，实现人车有效分流，提供安

全、通畅、舒适的购物环境，提高土地价值，彰显城市魅力。

➤ **生态休闲区：**城区生态基地，人与自然对话的公共空间，户外休闲区

以城市广场、公园、文体活动中心等休闲功能设施为核心，对外连接居住区、行政办公区或商业区等功能区的慢行交通功能区。通过慢行交通系统的连接，使居民安全、便捷地抵达和使用休闲功能区，承担居民休憩慢行、健身娱乐的活动需求。

休闲功能区慢行功能区是构建人与自然环境良好对话的公共空间，应协调慢行系统与生态景观环境之间的互动关系，保持和延续生态景观特色，加强人文关怀，彰显城市的历史文化底蕴和发展的活力。

➤ **教育科研区：**科研服务区、高等院校区

以教育科研用地为主的慢行功能区，通过慢行交通系统连接住宿区、教学区、文体活动设施、商业服务设施、公园等，为文教区内居民提供安全、便捷、舒适的出行环境和满足日常健身、休闲等活动需要。

文教区慢行功能区应建立以行人为导向的人车和谐发展的校园环境，可达性、安全性、便捷性及舒适性是构建校园步行系统的基本原则。慢行系统必须连贯以确保可达性，超大规模的校区应结合学科群及建筑组团划分多个步行区，步行区之间以非机动车或校园公共交通等方式连接；慢行系统应方便与公共空间的联系，有良好的景观，连续的林荫道，促进师生的交往。

➤ **工业物流区：**产业配套服务区、城市物流枢纽区

以工业及仓储用地为主的慢行功能区，对外连接居住区或商业区等功能区的慢行交通功能区。

工业仓储区慢行功能区应处理好货运交通与慢行交通的矛盾，建立功能区内安全的慢行交通系统，加强慢行设施和环境的建设，营造多样性的步行活动空间，以提升整个区域的步行环境品质。

➤ **复合功能区：**居住、商业及工业等用地混杂的慢行功能区

居住、商业及办公等多种用地混杂的慢行功能区。通过慢行交通系统满足各功能区之间的慢行通行需求。

复合功能区慢行功能区要对功能区内部的慢行系统进行整体的梳理，增强公共空间和步行设施环境配套的建设，可根据街道两边不同的用地功能，采取不同的慢行规划设计方法，但应保持功能区内慢行系统的整体延续性，形成安全便捷的慢行网络系统。

➤ **其他区域：**农田、森林、山地等其他区域

以农田、森林、山野等为主的慢行功能区，通过慢行交通系统串联各人文、景观资源，满足市民的健身休闲、观光出行需求。

其他区域应开辟非机动车专用道，强调中长距离出行的补给保障设施。

2、划分原则

慢行功能分区是慢行分区的基本空间单位，主要是按不同的功能来进行划分，同时考虑城市空间结构、行政区划和自然屏障等因素，具体划分原则如下：

➤ **慢行出行安全性**

慢行功能分区界线的确定应考虑慢行出行的安全性，主要考虑慢行难以跨越的屏障阻隔，如山体、水体、铁路、快速路、交通性主干道等。

➤ **与城市规划结构和功能分区相协调**

城市规划结构与功能分区对居民的出行特征有着直接的影响，相同的功能分区具有相似的交通供需特征，其慢行交通系统基础设施规划、建设、管理等也具有相似性。为了更好地引导慢行功能区内慢行系统的建设，功能分区的划分应与城市规划结构与功能分区相协调。

3、规划方案

按照上述功能划分，遵义市中心城区共划分 7 类 41 个慢行功能分区，其中，生活服务区 13 个，商业办公区 7 个，生态休闲区 4 个，教育科研区 1 个，工业物流区 10 个，复合功能区 4 个和其他区域 2 个。

表5-1 遵义市中心城区主要慢行功能分区规划指引

名称	生活服务区	商业办公区	生态休闲区	教育科研区	工业物流区	复合功能区
用地分析	居住用地为主	以商业金融、行政办公用地为主，聚集了城市重要的商业、商务、行政办公及文体娱活动，是整个城市慢行系统网络的中心	公园绿地，风景旅游区为主	以学校、文化教育用地为主	以工业用地、物流仓储用地为主	用地功能混合
出行比例	慢行出行方式应该占整个出行方式比例的 30%-40%	慢行出行方式应该占整个出行方式比例的 40%-50%	应该根据风景区的保级等级要求，制定不同的慢行出行比例	慢行应该占到整个出行方式的 35%-45%之间	慢行出行比例在 10%-20% 之间	不同地块根据实际情况的不同，慢行在整个出行方式中所占的比例也会有所差异，但应该达到 20%-30%
路权分配	行人=非机动车>机动车	行人>非机动车>机动车	行人=非机动车>机动车	行人=非机动车>机动车	机动车=非机动车=行人	机动车=非机动车=行人
设施指引	慢行道铺装结合居住区品味灵活布置；慢行休闲设施需较密配置；慢行过街以平面为主	慢行道铺装可采用面包砖或水泥混凝土砖，尤其颜色注意体现商业的热情氛围；慢行休闲设施需较密配置；慢行过街设施平面、立体相结合	慢行道铺装需生态化、低碳化；慢行休闲设施需较密配置；慢行过街以平面为主	慢行道铺装结合学校绿地所营建的意境灵活布置；慢行过街以平面为主；人车冲突较大的节点采用过街天桥或地道的形式	慢行道铺装采用面包砖或水泥混凝土砖；慢行休闲设施采用适当配置，慢行过街以平面过街为主	慢行道铺装采用面包砖或水泥混凝土砖；慢行休闲设施采用适当配置；慢行过街以平面为主
规划原则	全面贯彻慢行优先的设计原则，通过以人为本的道路设计和对机动车的交通管制，同时考虑老人、小孩、残障人士等弱势群体的慢行出行需求，高标准的建设区域内安全的慢行网络系统，结合区域内公共空间的建设和慢行设施环境品质的改善，营造环境优美、安静舒适的自由慢行街区	强化慢行的设计理念，全面贯彻"慢行优先"的设计原则，合理地疏导机动车交通，加强交通管制，缓解交通压力，重点解决停车问题、公交与慢行接驳问题。提倡土地的混合使用，慢行设施和环境建设必须采用高标准，进行统一规划，结合公共绿地，构筑连续的、多样的慢行网络系统	从实现景区可持续发展的要求出发，通过强化交通管制，完善公交环城系统建设等来减少机动车进入景区，创造安静、安全的慢行环境。围绕景点，构造环山环湖慢行系统，提高现有慢行系统的连续性和完整性，同时努力改善景区慢行系统与景点之间的艺术性互动关系，达到移步换景效果	安全、连续为主。慢行路径设计应给予最为优先的级别，周边道路应设置人行道和明显标志的人行横道线。学校覆盖服务区域设置交通安宁设施措施以使汽车速度维持在较低的水平。学校的周边所有地区应通过人行道和步道清楚标识到学校的路线	处理好货运交通与慢行交通的矛盾，重点处理道路慢行过街的安全问题。	对区域内部的慢行系统进行整体的梳理，增强公共空间和慢行设施环境配套的建设，根据街道两边不同的用地功能，可以采取不同的慢行设计标准和设计方法，但应保持区域慢行系统的整体延续性，对机动车交通与慢行交通线路进行全面规划，加强交通管理，特别是停车地统一管理，形成安全便捷地慢行网络系统

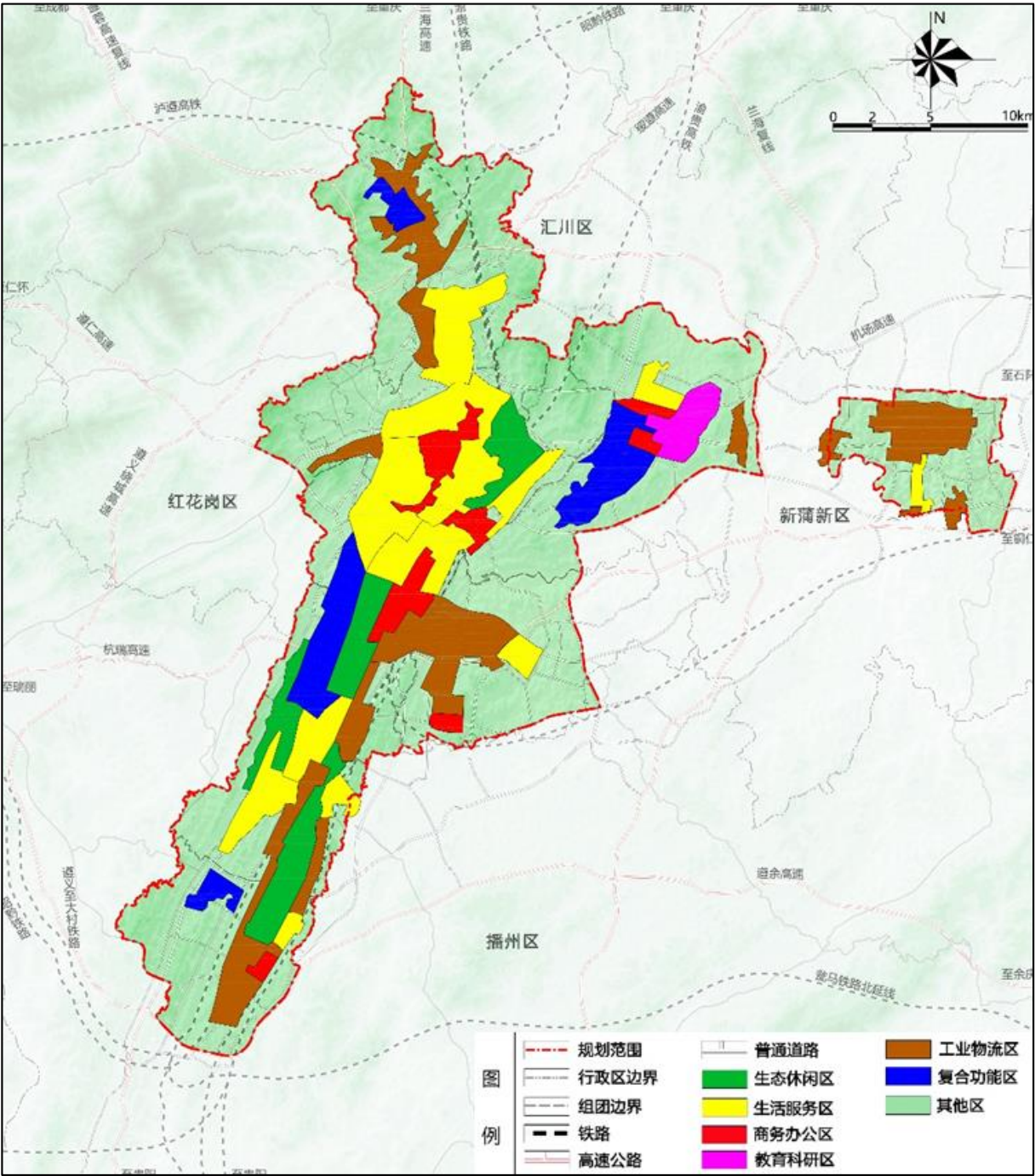


图5-3 遵义市中心城区慢行功能区划

5.4.2 等级分区

慢行分区的主要目的是体现城市不同区域之间慢行交通特征差异，明确不同分区的慢行交通发展策略，提出差异化的规划设计标准和要求。

1、等级分区类型

依据慢行交通集聚程度、地区功能定位、公共服务设施分布、交通设施条件等因素，慢行

分区可划分为一类区、二类区和三类区。

➤ 慢行一类区

慢行活动密集程度高，须赋予慢行交通方式最高优先权的区域。应覆盖但不限于人流密集的城市中心区、大型公共设施周边（如大型医院、剧场、展馆）、主要交通枢纽（如火车站、轨道交通站、公共交通枢纽等）、城市核心功能区（如核心商业区、中心商务区和政务区）、市民活动聚集区（如公园、广场）等。

➤ 慢行二类区

慢行活动密集程度较高，慢行优先兼顾其他交通方式的区域。应覆盖但不限于人流较为密集的组团中心、中等规模公共设施周边（如中小型医院、社区服务设施）、城市一般功能区（如一般性商业区、政务区、大型居住区）等。

➤ 慢行三类区

慢行活动聚集程度较弱，满足慢行交通需求，给予慢行交通基本保障的区域。主要覆盖上两类区域以外的地区。

2、划分方法

为了更科学更准确地划分遵义市慢行分区，本次规划提出多因素综合分析法来确定遵义市慢行分区。首先，根据对每个单因素的分析，提出基于该因素的慢行分区划分方案。其次，根据每个因素对慢行分区划分的影响程度对每个因素赋予相应的权重值，并对每个慢行小区赋予分值，然后进行加权求和。最后，根据每个慢行小区的总分值，参考不同类型慢行分区的分值区间，确定最终的慢行分区划分方案。

$$F_j = \sum_{i=1}^n (\omega_i \times q_i)$$

式中， F_j 表示第*j*个慢行小区总分值， ω_i 表示第*i*个因素的赋分值， q_i 表示第*i*个因素的权重。本次划分慢行分区考虑的因素包括：轨道交通与公交需求、主要公共活动中心、慢行需求特征。

➤ 轨道与公交需求

根据《遵义市中心城区公共交通发展专项规划》中轨道交通与快速公交线网规划布局，面向轨道与公交出行的接驳需求，提出将轨道站点 500 米（枢纽站点 800 米）覆盖范围内的接驳区域划分为慢行一类区，将轨道站点 500 米（枢纽站点 800 米）覆盖范围外的接驳区域划分为慢行二类区。而其他慢行片区主要包括生态控制区用地、山海河湖、组团绿带和大型城市公园

绿地等区域。

➤ 主要活动中心

根据《遵义市国土空间总体规划》中心城区土地利用规划，提出将遵义市商业办公及居住高度聚集的区域划分为慢行一类区，商业与居住较为集中的区域划分为慢行二类区。遵义市中心城区商业办公集中地主要分布在老城-中华路片区、高桥-大连路片区、礼仪片区、新蒲新城片区、南关-舟水桥片区、忠庄片区、龙坑片区、深溪片区等区域。

➤ 慢行需求特征

根据规划年遵义市中心城区人口、岗位分布情况，开展未来城市慢行需求分布预测，慢行需求较大的区域主要集中在老城-中华路片区、南关-舟水桥片区、新蒲新城片区等区域。

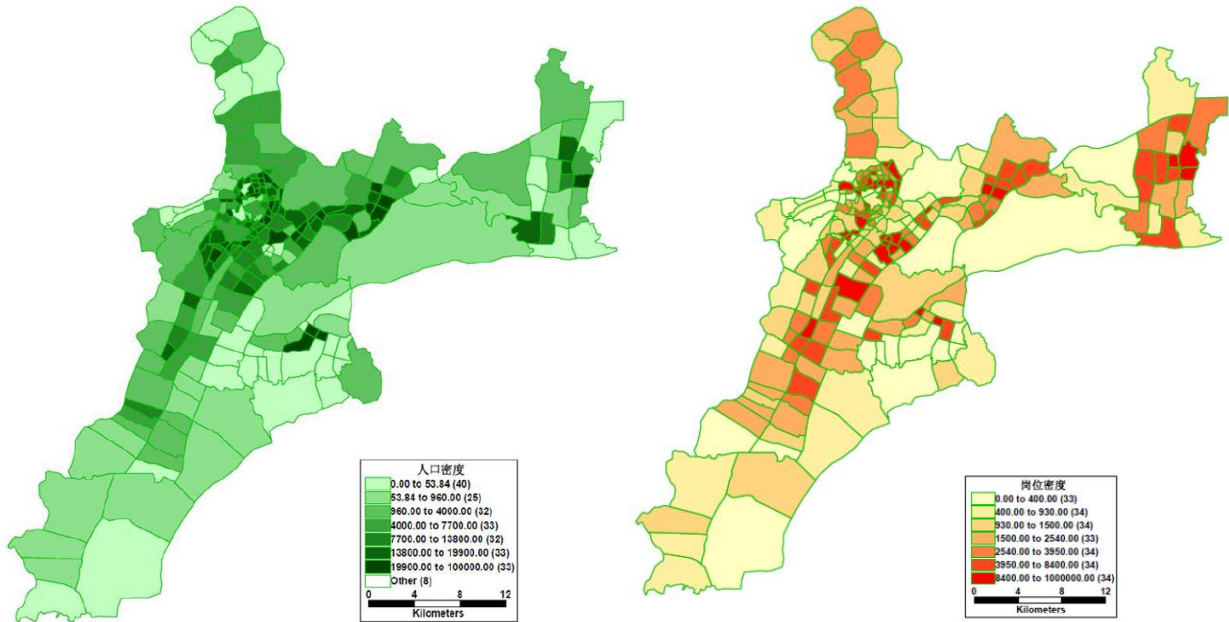


图5-4 遵义市中心城区规划人口（左）和岗位（右）分布

3、规划方案

根据对不同慢行片区的发展定位、分区原则及慢行分区应考虑的因素，本次重点规划慢行一类区共 14 个，慢行二类区 18 个，慢行三类区 2 个，如下图所示。

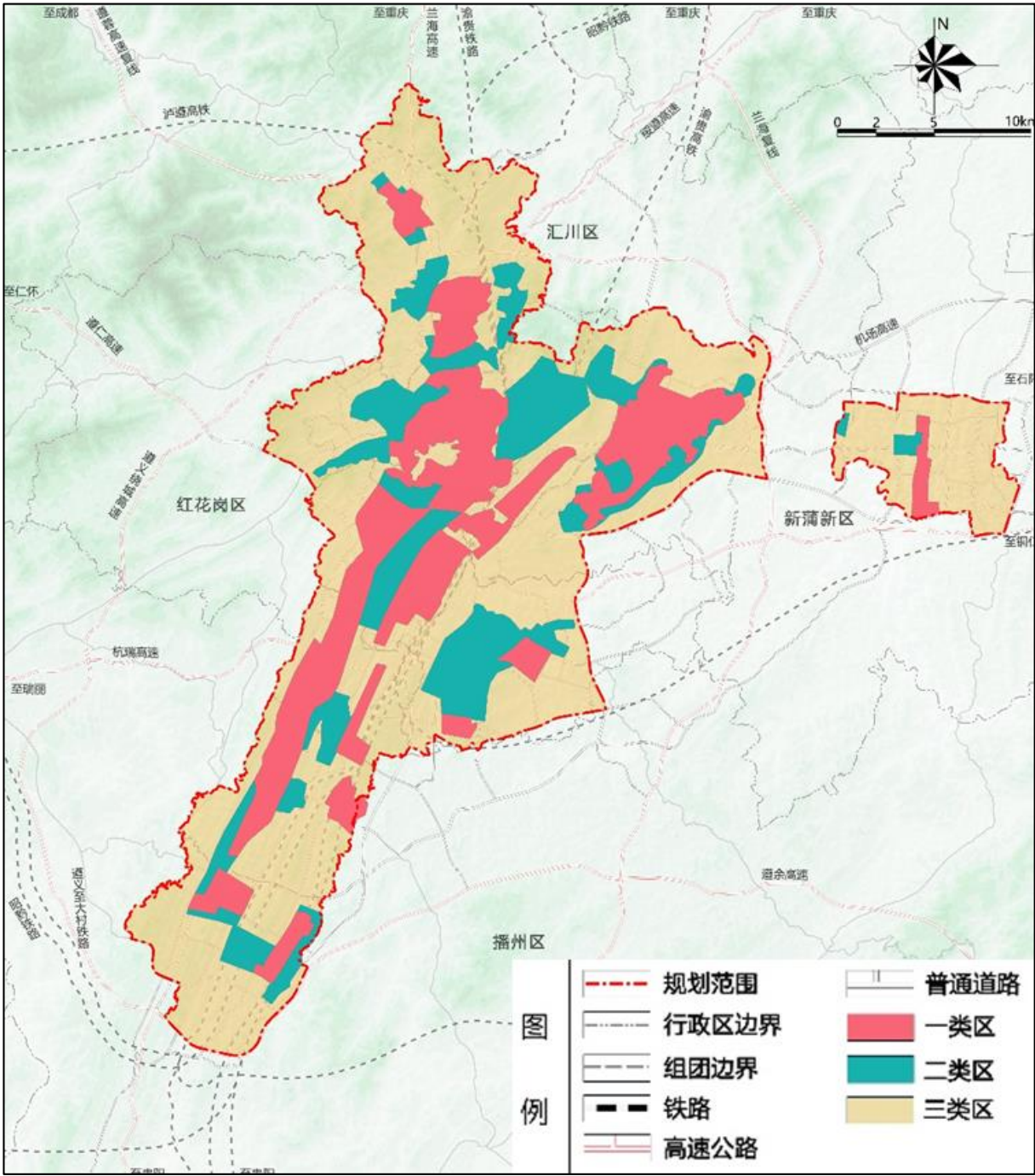


图5-5 遵义市中心城区慢行等级分区

5.5 慢行网络体系

依据慢行通道的不同承载功能及需求强度，城市慢行道一般分为日常性慢行道和休闲性慢行道。日常性慢行道主要是满足城市居民上班、上学等日常通勤出行，由城市道路的人行道和非机动车道、街巷、居住小区内部道路构成。休闲性慢行道主要满足城市居民休闲、观光游览、

健身等出行需求，是线性绿色开敞空间，通常沿河滨、海滨、溪谷、绿地公园等景观带设置。

慢行道分级主要目的是明确不同类型慢行道的功能和作用，体现慢行道级别与传统城市道路级别之间的差异性和关联性，并提出差别化的规划设计要求。慢行道级别主要由其所在城市慢行系统中的作用和定位决定，考虑现状及预测的慢行交通特征、所在慢行分区、城市道路等级、周边建筑和环境、城市公共生活品质等要素综合确定。由此，构建了由步行道、自行车道、绿道以及过街系统组成的慢行交通网络体系，明确慢行道功能划分，完善慢行网络覆盖。



图5-6 遵义市中心城区慢行交通网络体系

1、步行交通网络体系

步行交通网络由轨道公交接驳步行道、中长距离步行道及其他步行道组成。

- **轨道公交接驳步行道：**服务于轨道、公交站点 500m 范围内接驳出行的步行道，满足市民在不同交通方式之间转换、接驳的需求；
- **中长距离步行道：**服务于 1km 范围内出行的步行道，满足市民此范围内的通勤、通学、休闲、生活服务的出行需求；
- **其他日常性步行道：**规划范围内除轨道公交接驳步行道、中长距离步行道以外的其他日常性

步行道，补充完善整个步行道网络。

2、自行车道网络体系

自行车交通网络由轨道公交接驳自行车道、中长距离自行车道、其他自行车道组成。

- **轨道公交接驳自行车道：**服务于轨道、公交站点 500m 范围以外接驳出行的自行车道，满足市民在不同交通方式之间转换、接驳的需求；
- **中长距离自行车道：**服务于 1~5km 范围内出行的自行车道，满足市民此范围内的通勤、通学、生活服务的出行需求；
- **其他日常性自行车道：**规划范围内除轨道公交接驳自行车道、中长距离自行车道以外的其他日常性自行车道，补充完善整个自行车道网络。

3、绿道网络体系

绿道网络体系由城市风貌型绿道、滨河游憩型绿道以及山地绿园型绿道组成。其中。

- **城市风貌型绿道：**主要依托城区景观道路，以改善人居环境、方便城市居民进行户外活动、观赏都市人文风光和自然风光为主要目的的绿道；
- **滨河游憩型绿道：**主要是依托主要的河流、湖泊、水库等自然水体及湿地，通过堤岸、栈道、滨水慢行道建立，为居民提供休闲观赏场所的绿道；
- **山地绿园型绿道：**主要是依托城中和周边山体，连接特色景观，体现山野自然生态景观的绿道。

第 6 章 步行交通系统规划

6.1 步行道网络规划

1、规划思路

步行交通网络规划主要包括中长距离步行道、轨道公交接驳步行道及其他日常性步行道三部分，依据各类通道的功能及需求特征，分别提出不同的规划思路，即：

- 规划高度覆盖，功能复合的中长距离步行出行系统；
- 规划紧密衔接，高效便捷的步行轨道公交接驳系统；
- 完善网络结构，通行安全的日常生活步行出行系统；

轨道公交接驳步行道、中长距离步行道及其他日常性步行道形成遵义市中心城区步行交通网络方案。

2、规划过程

● 轨道公交接驳步行道

轨道公交接驳步行道主要服务于轨道站点 500 米范围内、常规公交站点 300 米范围内的步行接驳需求。轨道公交接驳步行道布局主要是考虑城市轨道及公交站点布局、公共交通客流分布及道路基础条件进行设置。

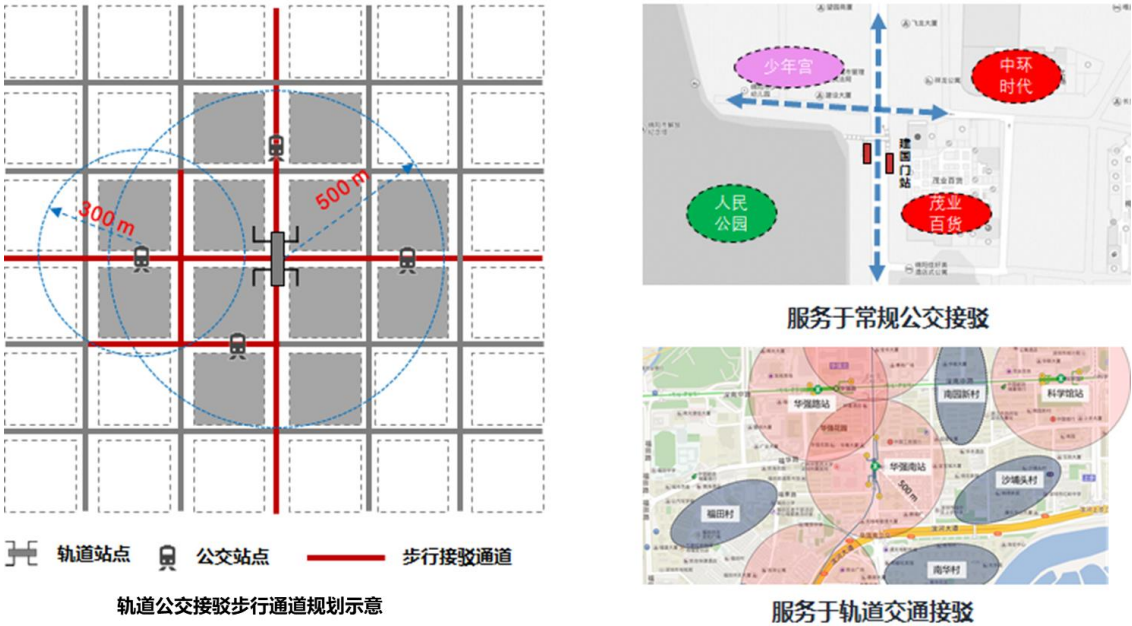


图6-1 轨道公交接驳步行道规划思路

轨道公交客流的分布情况直接反应了站点接驳人群的基本需求分布结果，依据客流分布情况可较为准确的确定该站点的接驳通道。通过对遵义市中心城区现状公交站点接驳客流调查分析，结合已有轨道线网规划资料中各轨道站点客流预测结果，得到关键站点客流预测分布情况。

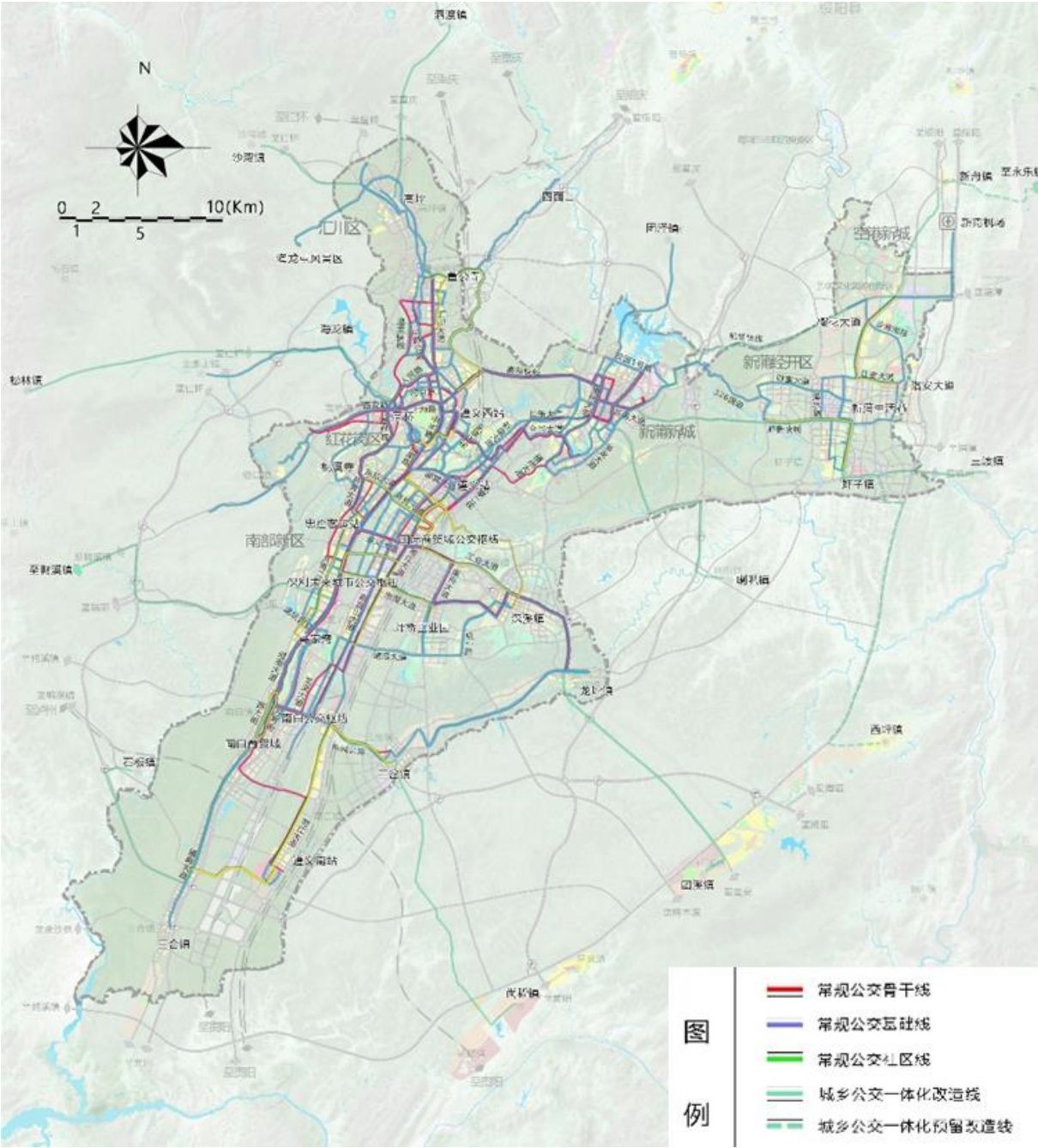


图6-2 遵义市中心城区常规公交站点布局

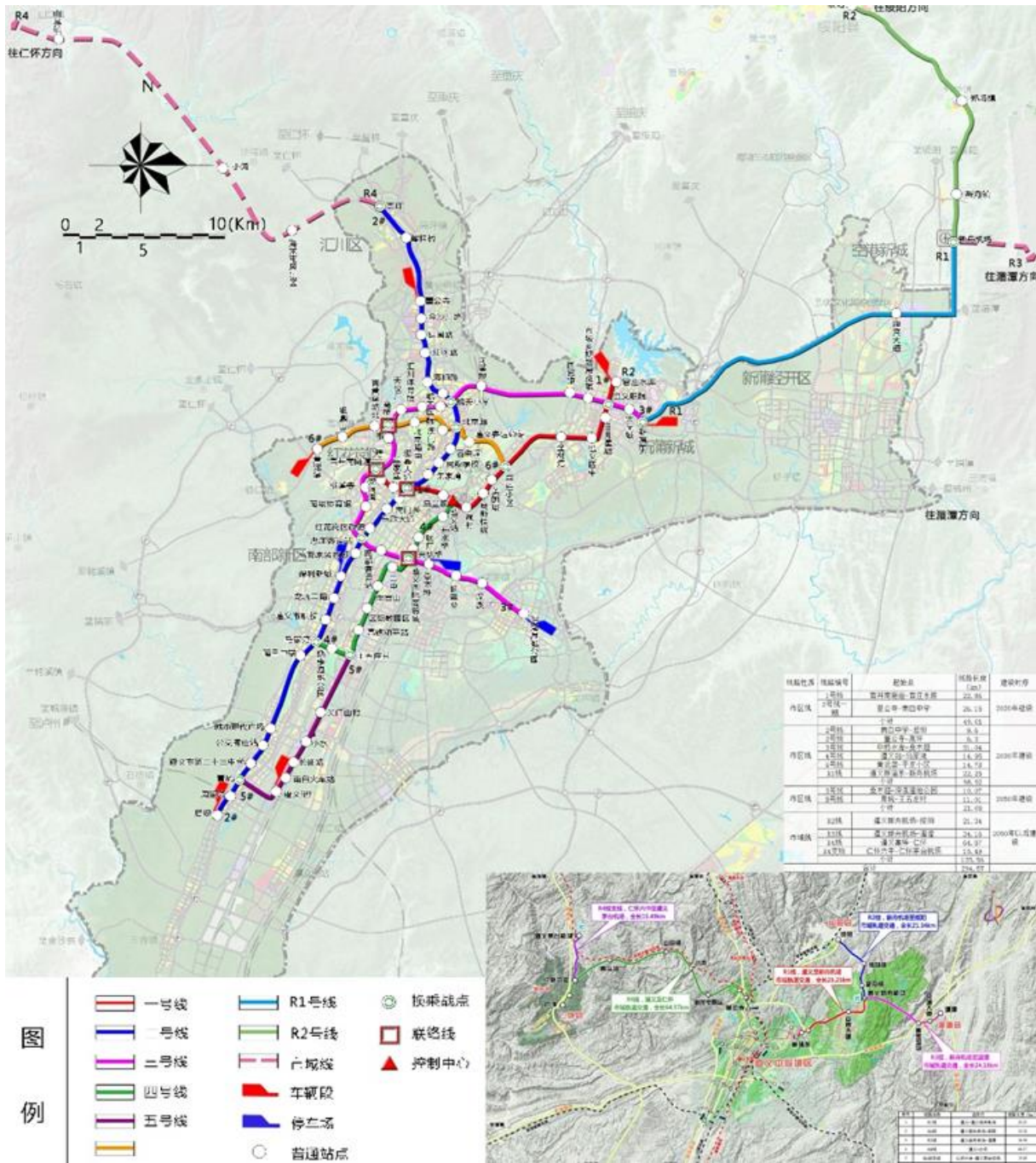


图6-3 遵义市中心城区轨道交通站点布局

在客流分布结果的基础上，调查落实各站点与周边主要接驳点的分布情况，分析各接驳点与轨道站点之间在便捷的交通组织下的最短路径，进一步得到轨道公交接驳步行道的具体方案。最后，结合站点周边地面主要商业界面分布情况，对轨道公交接驳步行道方案进行进一步调整，得到最终轨道公交接驳步行道方案。

● 中长距离步行道

中长距离步行道主要服务于 1Km 以内的通勤、就学及生活出行。与城市空间结构、用地布

局息息相关。本次规划基于未来慢行需求预测，结合遵义市中心城区学校、居住及商业办公用地分布情况，依托城市道路规划步行中长距离步行道，满足市民通勤通学、购物及日常生活出行需求。

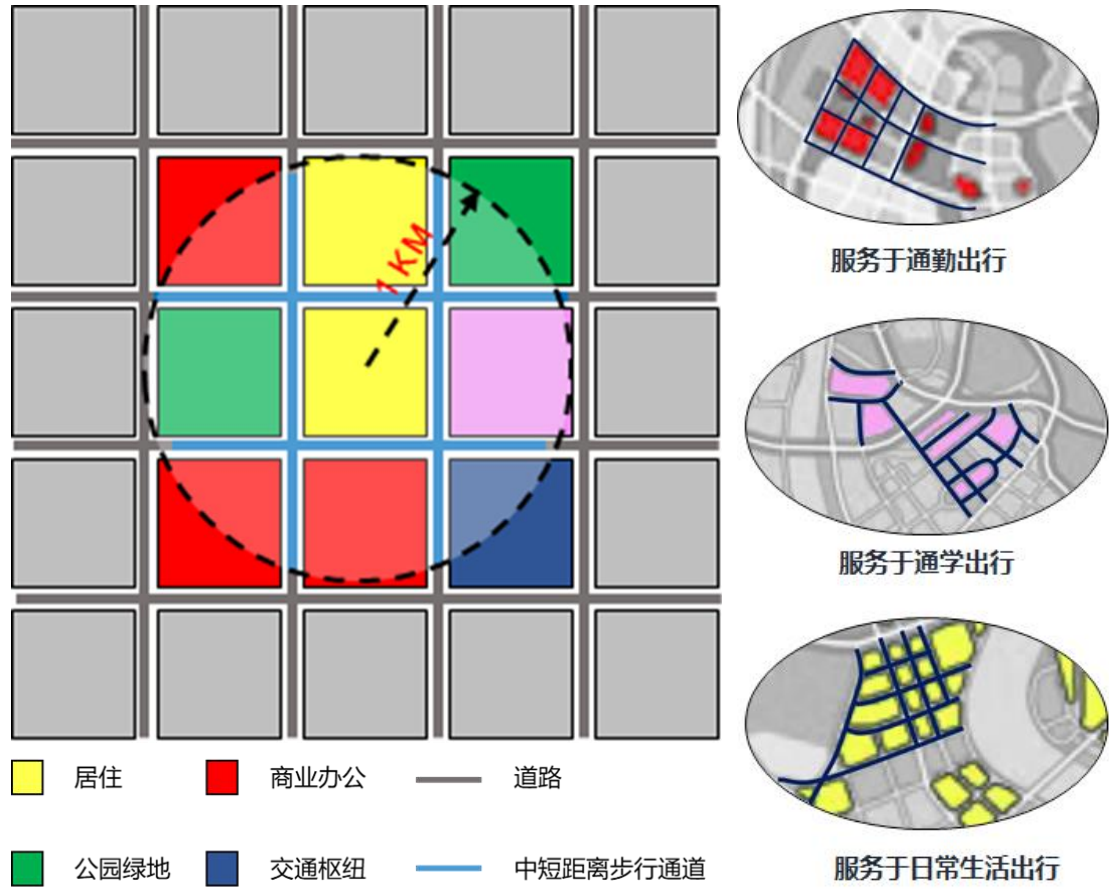


图6-4 中长距离步行通道规划思路

从用地布局来看，遵义市居住、商业办公及教育科研用地主要集中于老城-中华路片区、高桥-大连路片区、礼仪片区、忠庄片区、南关-舟水桥片区、新蒲片区，中长距离步行道也将在以上地区相对集中。考虑用地布局、主要交通走廊及街道商业界面等因素，得到本次规划中长距离步行道网络布局方案。

● 其他日常性步行道

其他日常性步行道是服务于除了上述轨道公交接驳步行道和中长距离步行道的功能之外居民其他生活性出行需求。

3、规划方案

轨道公交接驳步行道、中长距离步行道及其他日常性步行道等形成了遵义市中心城区步行交通网络布局方案。本次共规划步行道 2038.2 Km，其中轨道公交接驳步行道 434.6Km、中长距

离步行道 969.6Km、其他日常性步行道 634.0Km，结合绿道系统中心城区步行设施网络密度达到 10.1Km/ Km²。根据《城市综合交通体系规划标准 GB/T 51328 - 2018》可知，城市土地使用强度较高地区各类步行设施网络密度不宜低于 14.0 Km/ Km²，其他地区各类步行设施网络密度不应低于 8.0 Km/ Km²。考虑遵义作为山地城市的实际情况，中心城区步行设施网络密度基本满足《城市综合交通体系规划标准 GB/T 51328 - 2018》要求。

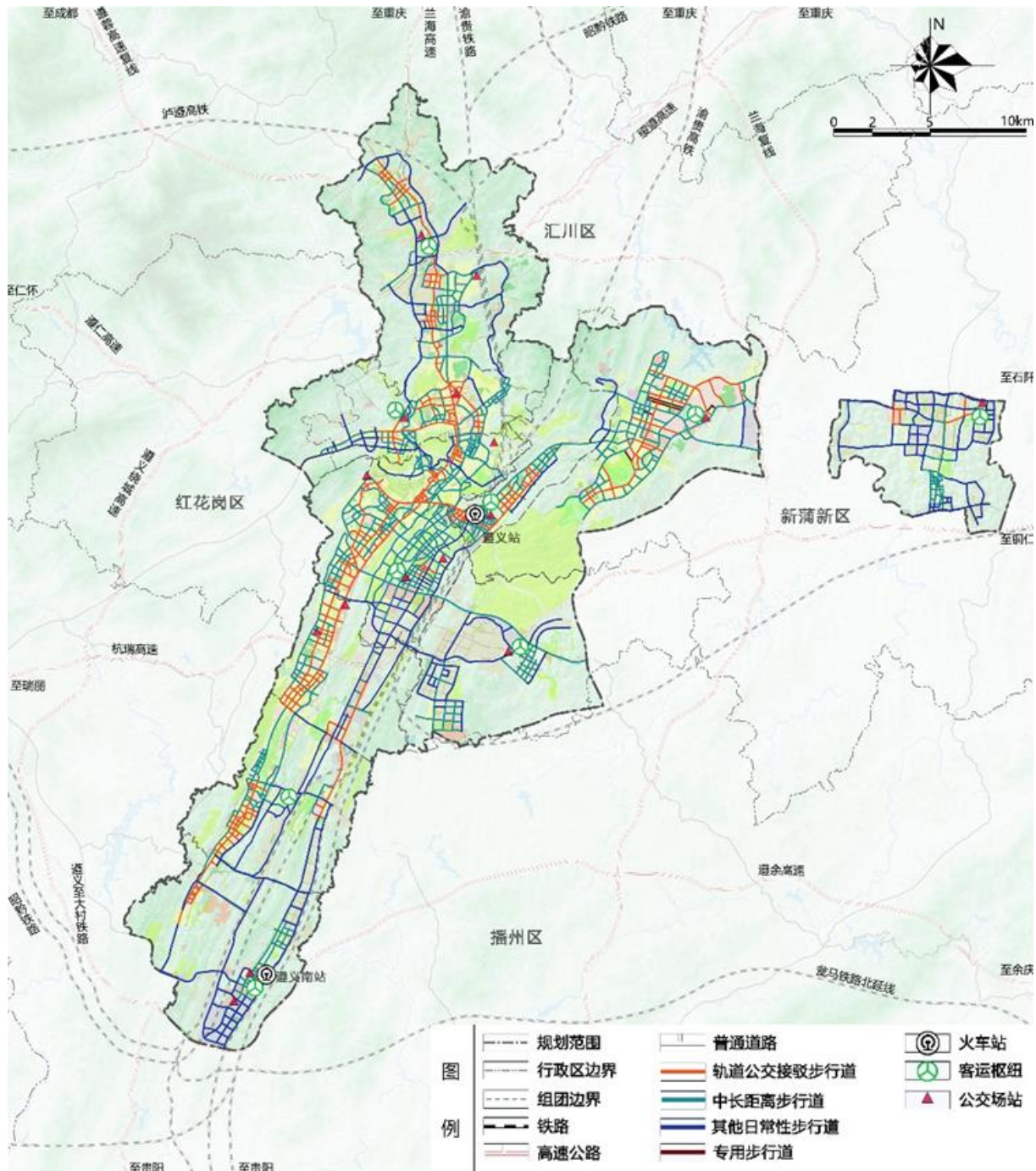


图6-5 遵义市中心城区步行道网络规划方案布局

6.2 步行道空间规划

1、规划内容

- 合理的步行道空间控制标准；
- 步行过街系统设计指引；
- 步行空间改善措施。

2、合理的步行道空间控制标准

步行道横断面可划分为人行道、绿化带或设施带以及建筑前区。各分区应保证连续，避免分区间发生重叠或冲突。步行道横断面设计应结合城市区位、功能定位和路侧用地属性，兼顾行人通行和停留需求。应妥善协调步行道与自行车道、路侧停车的关系。

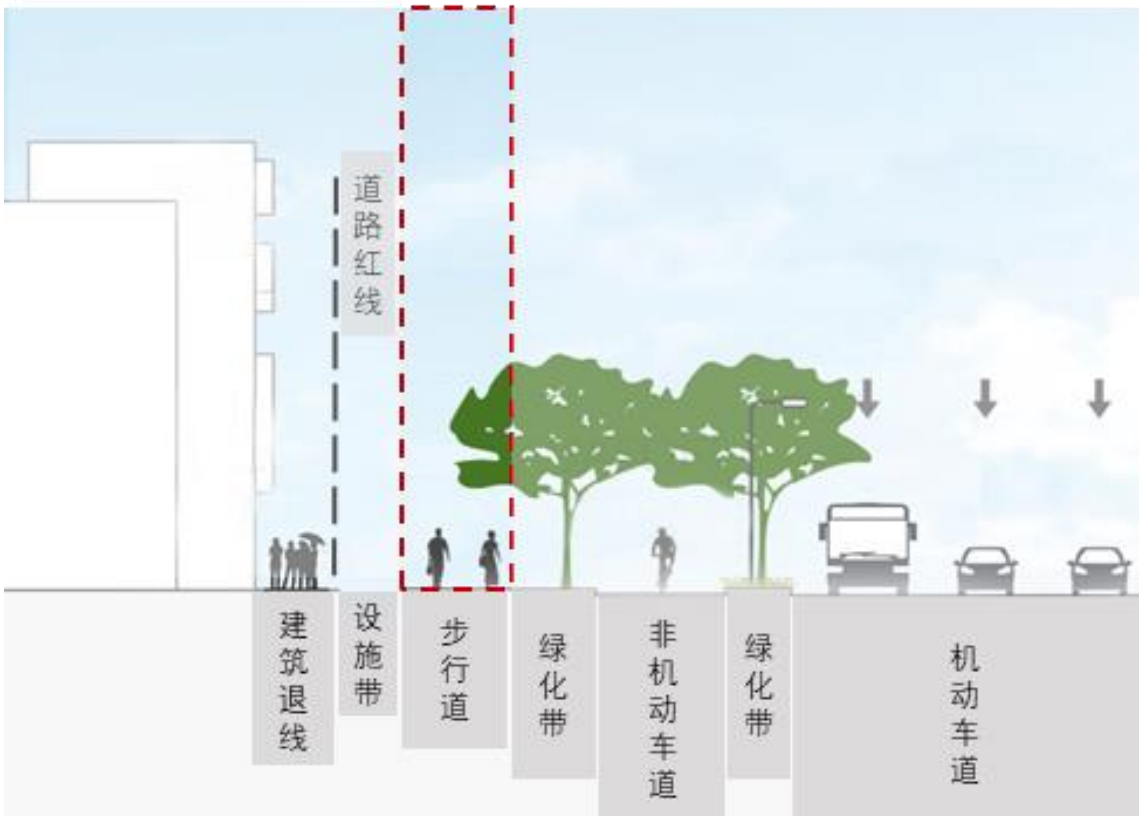


图6-6 步行道横断面

开展出行行为特征调查，采集在不同类型道路上市民不同的出行形态，对遵义市市民日常慢行出行习惯进行抽样调查并分类整理，分析不同慢行出行形态断面性质，为确定不同等级慢行出行通道各街道要素适宜断面宽度提供依据。



图6-7 市民步行姿态采集

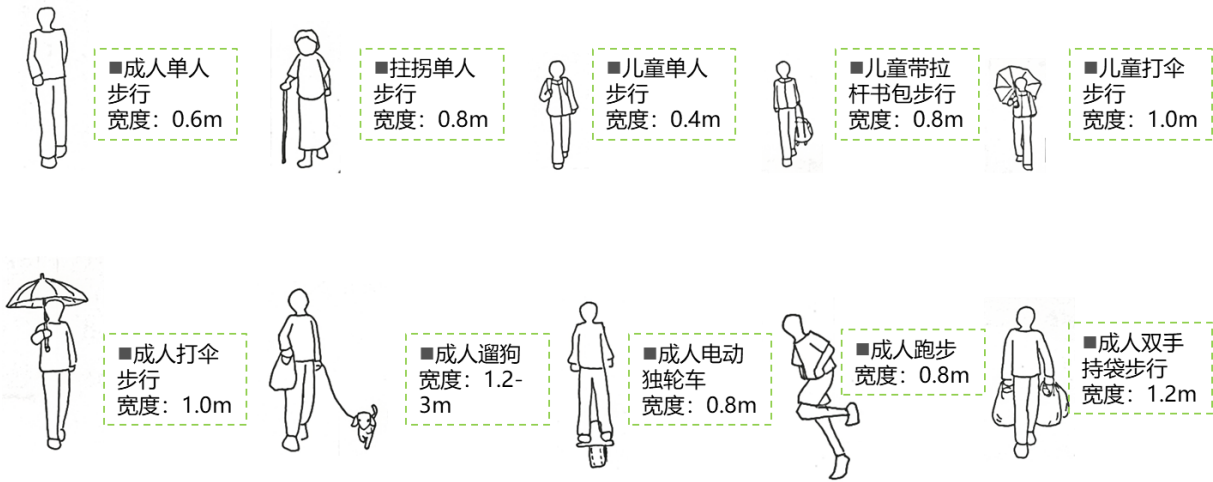


图6-8 单人步行出行空间需求

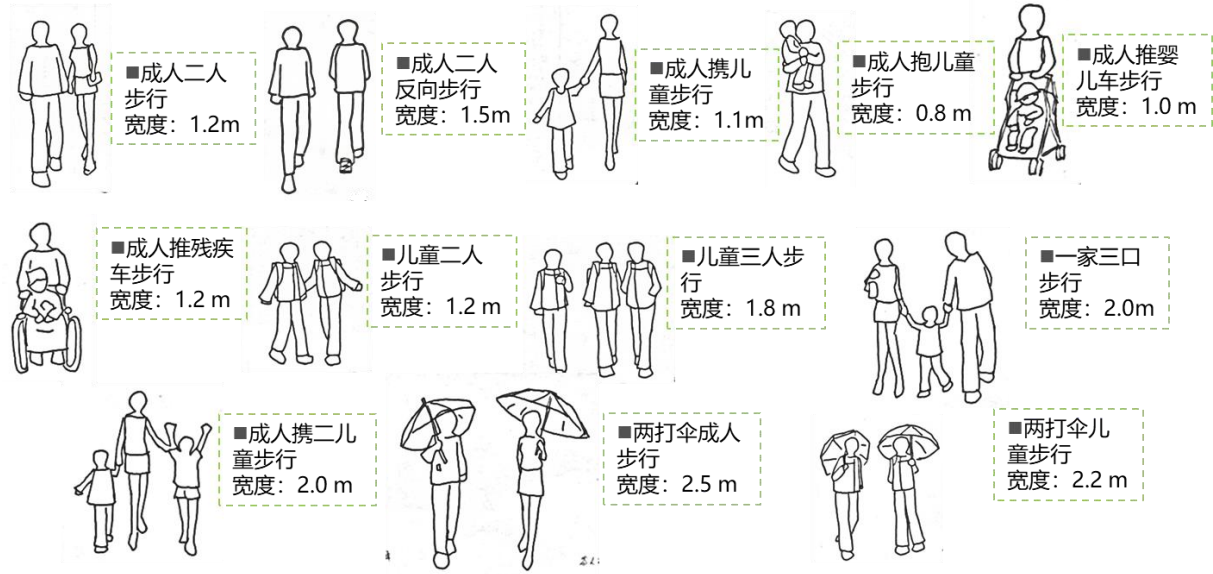


图6-9 多人步行出行空间需求

安全顺畅通过和适当停顿、逗留的要求，并应设置无障碍设施。新建道路应按照推荐宽度落实人行道宽度。改造道路宜按推荐宽度控制，条件有限情况下，按最小宽度控制。

表6-1 遵义市人行道宽度控制标准

项目	人行道最小宽度	
	一般值	最小值
各级道路	3.0~4.0	2.0~3.0
商业或公共场所集中路段	4.0	3.0
火车站、码头及附近路段	4.0	3.0
长途汽车站	4.0	3.0

注：临山、临铁路未设置出入口的路段，人行道宽度可酌情减小

通过道路改扩建、清除人行道违章停车、利用绿化带改造及结合建筑前区空间改造等方式，对既有道路存在的步行空间进行改善。

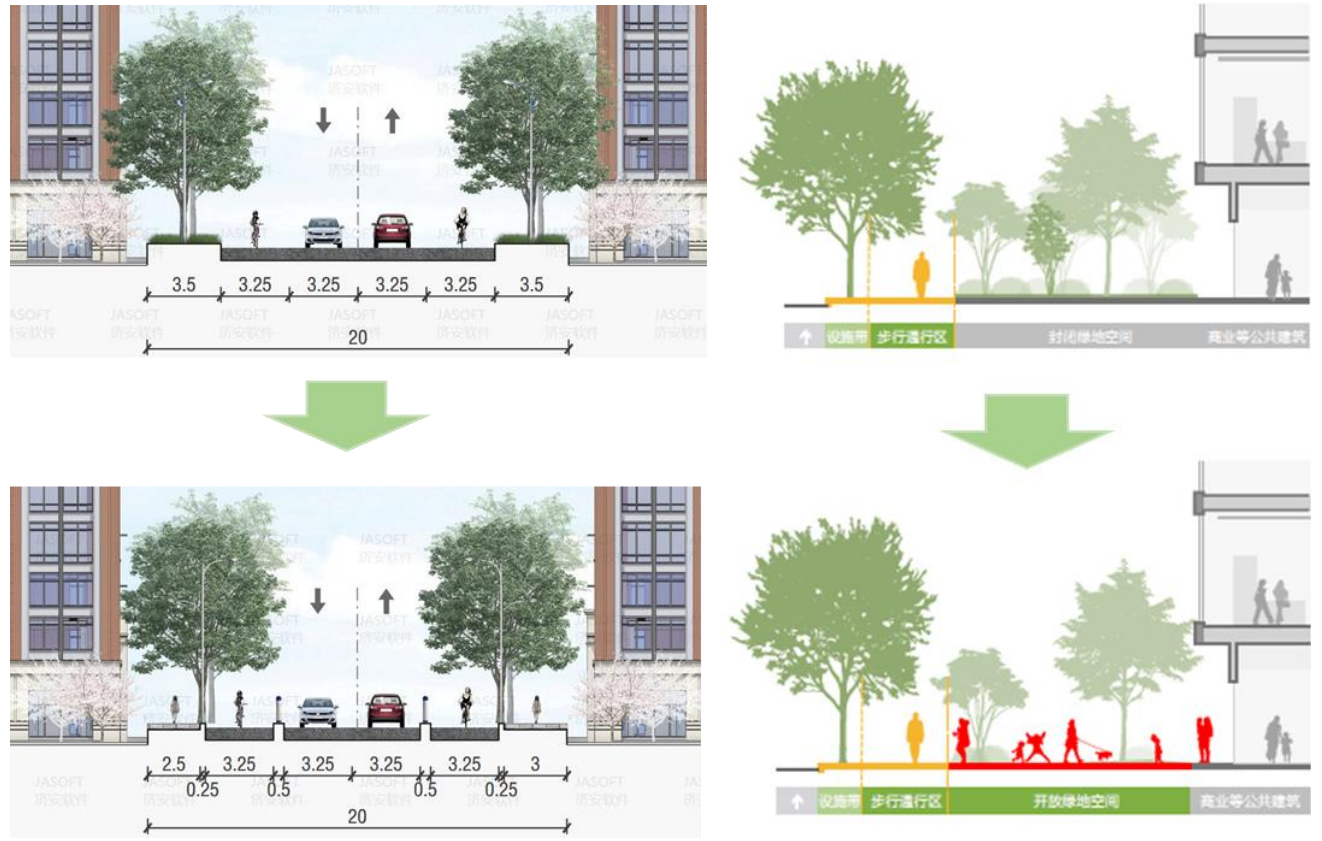


图6-10 利用绿化带改造及利用建筑前区空间改造步行道

根据现场调研可知，步行与非机动车之间存在速度差，容易引发交通事故。为缓解这两种交通方式的速度差，一般建议步行道与非机动车道进行隔离，各行其道、减少冲突、保证双方的安全。通常步行与非机动车的隔离型式有 3 种：绿化隔离、栏杆隔离和标线隔离。

结合《遵义市中心城区市政道路规划设计导则》，道路横断面中人行道的设置必须满足行人

结合《遵义市中心城区市政道路规划设计导则》，对于人非分隔带的设置有以下规定：人非隔离带可采用护栏、隔离墩、绿化隔离带或不同颜色路面铺装进行隔离。36 米次干路及以上等级道路建议采用物理隔离形式，36 米次干路以下等级道路可采用软隔离形式。

表6-2 人非分隔带功能要求与设置形式

设置要求	设置形式
物体隔离	护栏、隔离墩、绿化隔离带
软隔离	划线、不同颜色路面铺装

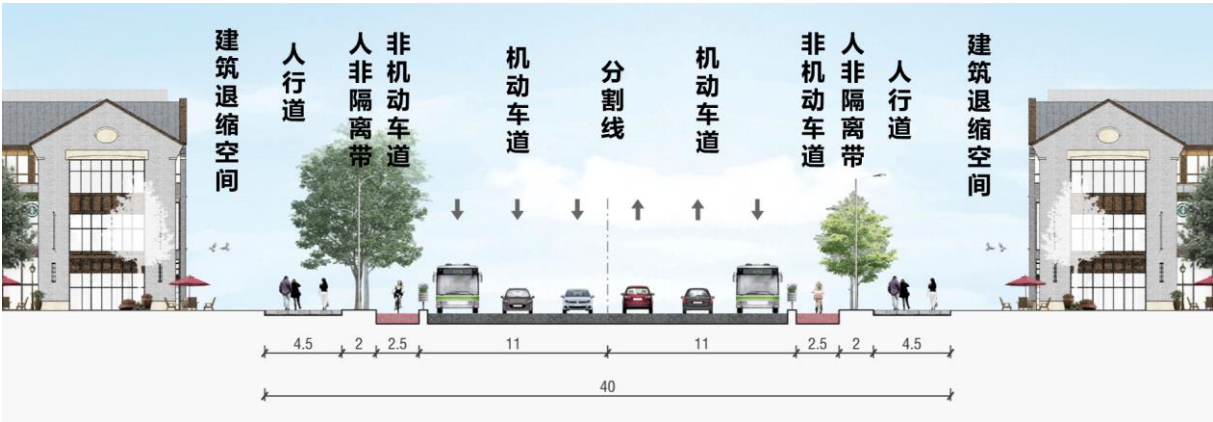


图6-11 人非物体隔离

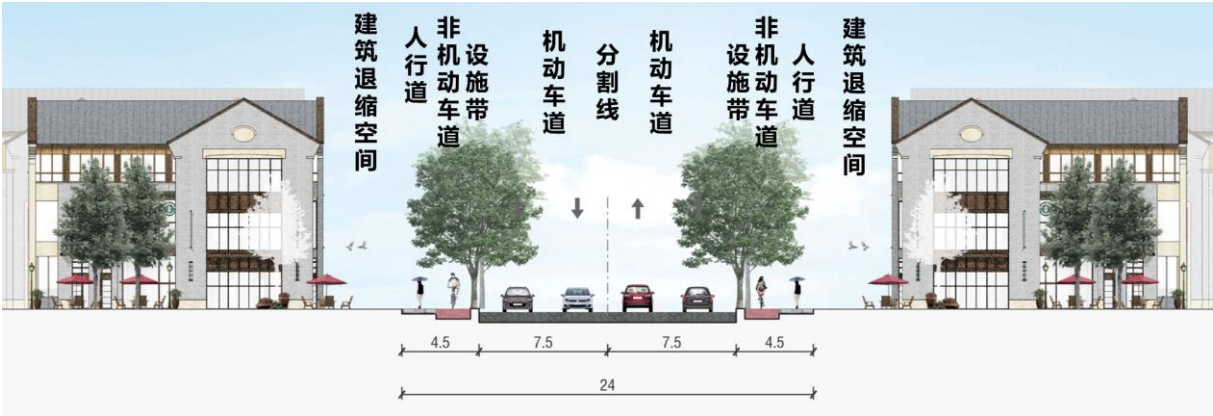


图6-12 人非软线隔离

3、典型规划

(1) 汇川区以珠海路（广州路-福州路）为例

现状珠海路红线宽度为 29 米（7+15+7），无非机动车道。规划空间改造措施为改造道路断面形式，新规划断面形式采用 29 米（4+3+15+3+4），改造方案为保持现有机动车断面，改造现状人行道为标准 4 米。

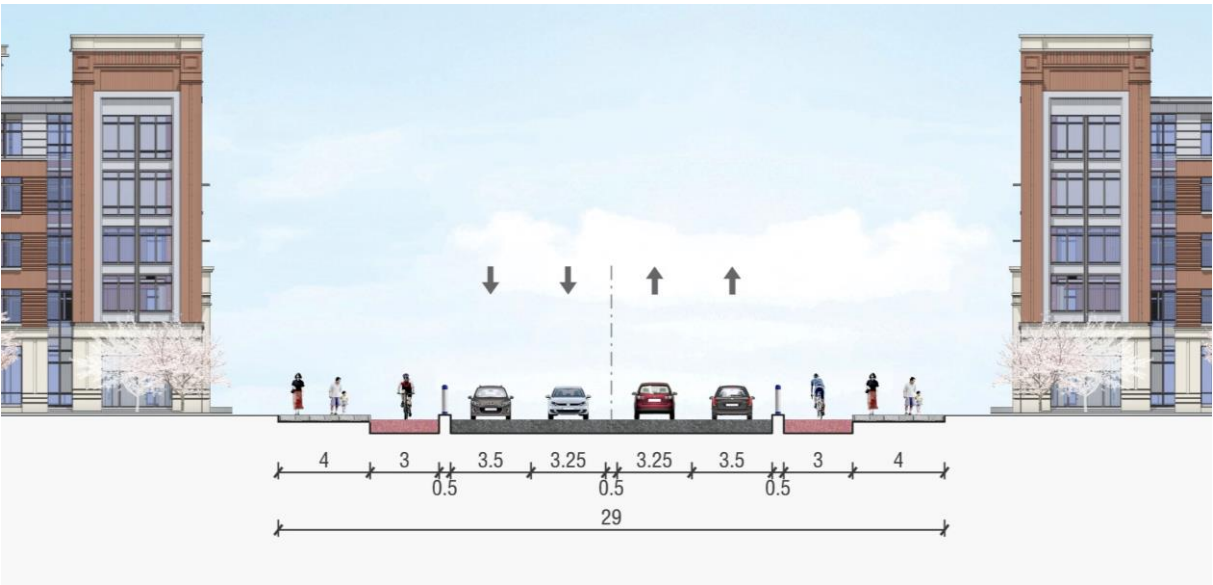


图6-13 珠海路规划横断面

(2) 红花岗区以中华路（北京路-新华路）为例

现状中华路红线宽度为 35 米（5+12+1+12+5），无非机动车道。规划空间改造措施为改造道路断面形式，新规划断面形式采用 35 米（5.25+12+0.5+12+5.25），改造方案改造中分带，采用四代隔离护栏，改变车道宽度，外侧车道形成混行车道，规划人行道宽度 5.25 米满足慢行需求。

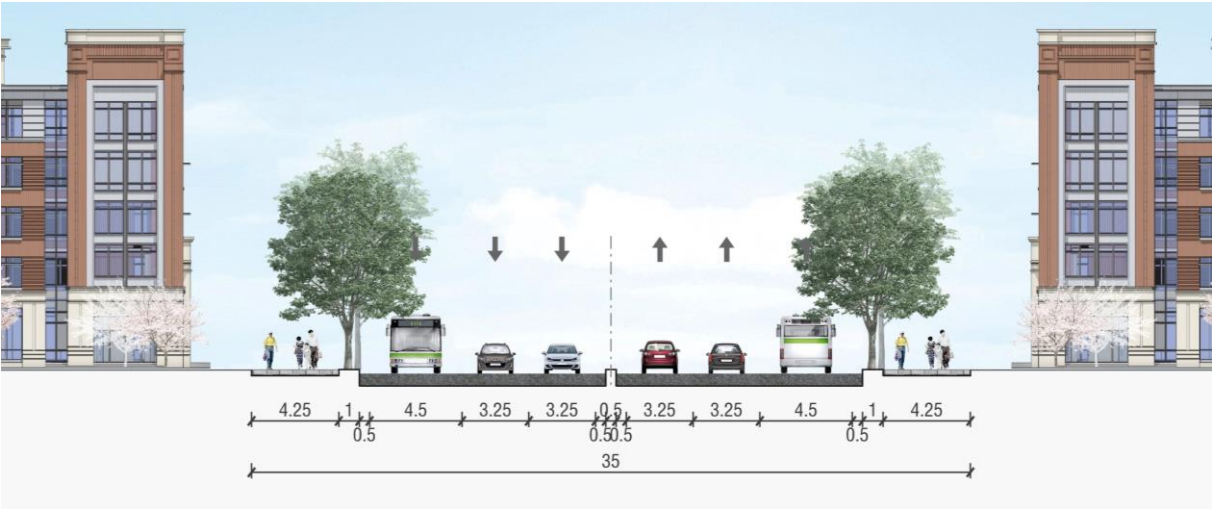


图6-14 中华路规划横断面

(3) 新蒲新区以府前路（校园一号路-高新快线）为例

现状府前路红线宽度为 24 米（4.5+15+4.5），无非机动车道。规划空间改造措施为改造道路断面形式，新规划断面形式采用 24 米（2.5+2.75+6.5+0.5+6.5+2.75+2.5），改造方案改变车道宽度，改造人行道为非机动车道+人行道的慢行空间，规划人行道宽度 2.75 米。

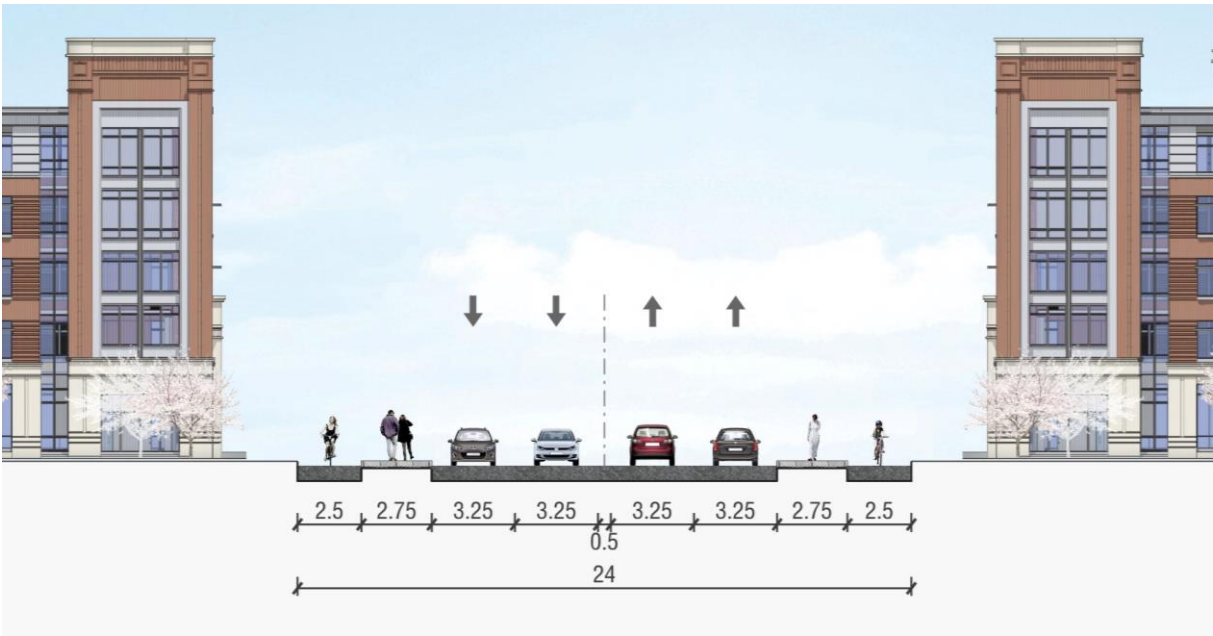


图6-15 府前路规划横断面

(4) 播州区以西大街（万寿北街-乌江东路）为例

现状西大街现状红线宽度为 20 米（3+14+3），无非机动车道。规划空间改造措施为改造道路路面形式，新规划断面形式采用 20 米（3+2+10+3+2），改造方案改变车道宽度，改造人行道为非机动车道+人行道的慢行空间，规划人行道宽度 3 米。

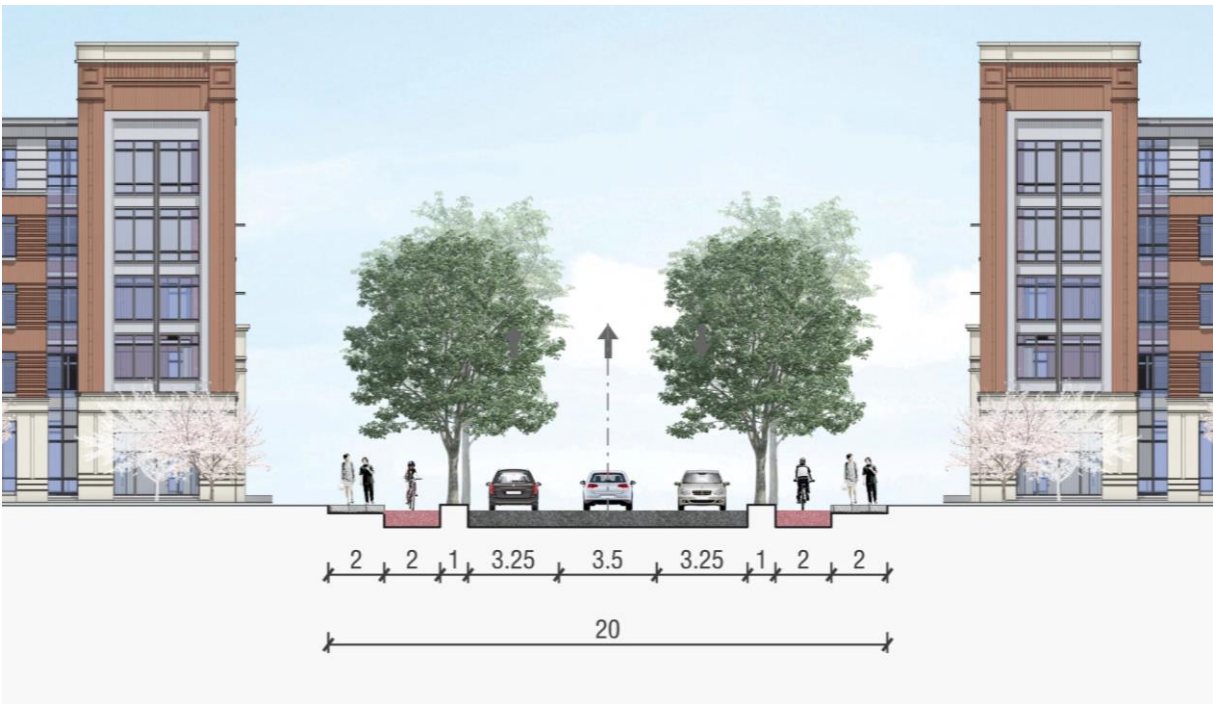


图6-16 西大街规划横断面

6.3 步行过街设施规划

1、规划思路及过程

过街安全性是步行过街系统规划设计的首要原则，针对遵义市当前过街系统中存在的安全性不足、过街效率偏低、立体过街设施相对集中且偏多的特征，因地制宜提出本次步行过街设施规划的主要思路及策略。

结合《遵义市中心城区市政道路规划设计导则》，步行过街设施形式选择有以下原则：

(1) 对于历史文化街区宜采用平面过街设施，如需设置立体过街设施应结合地形、两侧借助、交通、景观等因素开展专题研究确定。

(2) 主、次干路有限选择平面过街设施。当满足下列条件之一时应设置立体过街设施：

➤ 十字路口单个进口道横过马路的人流量超过 3500 人次/小时，且进口道或卤蛋上双向当量小汽车交通量超过 1200 辆/小时；

➤ 环形交叉口总人流量超过 1500 人次/小时，且进入环形交叉口的当量小汽车量达 2000 辆/小时；

➤ 复杂交叉口以及立交起坡点等交通安全隐患处；

➤ 主干路沿线重要商业区、中小学、医院出入口附近过街处；

➤ 大型商业设施、轨道交通车站、交通枢纽场站、大型文体场馆等高密度人流集散点附近宜结合建筑物及相关交通设施规划设置立体过街设施。

同时，过街设施间距有以下原则：

➤ 快速路与干线性主干路上的过街设施除主干路信号控制交叉口及快速路立交桥路段外，均应以立体过街形式为主。其过街设施间距控制为：道路一侧为河流、绿地和铁路等用地时宜为 500~800m，道路两侧均为建设区时宜为 300~500m。

➤ 一般性主干路上的过街设施宜为平面过街形式，其过街设施间距控制为：人流量较大的居住和商业区不大于 250m，其余地区不大于 400m。

➤ 次干路应采用平面过街形式，其过街设施间距控制为：人流量较大的居住和商业区不大于 150m，其余地区不大于 300m。

➤ 支路过街设施应采用平面过街形式、结合沿线出入口根据需要设置，宜采用凸起人行横道、减速带等措施限制机动车的车速。

2、过街设施布局原则

● 平面过街设施布局

(1) 人行横道的设置应符合以下规定：

- 人行横道宽度应根据过街行人数量、人行横道通行能力、行人过街信号时间等确定。主干路的人行横道宽度不宜小于 5m，其他等级道路的人行横道宽度不宜小于 3m，并宜采用 1m 的单位增减。
- 高架道路下人行横道的设置应避免桥墩遮挡行人观察迎面来车的视线，宜设置行人过街安全岛和专用信号灯，并应符合下图的规定。

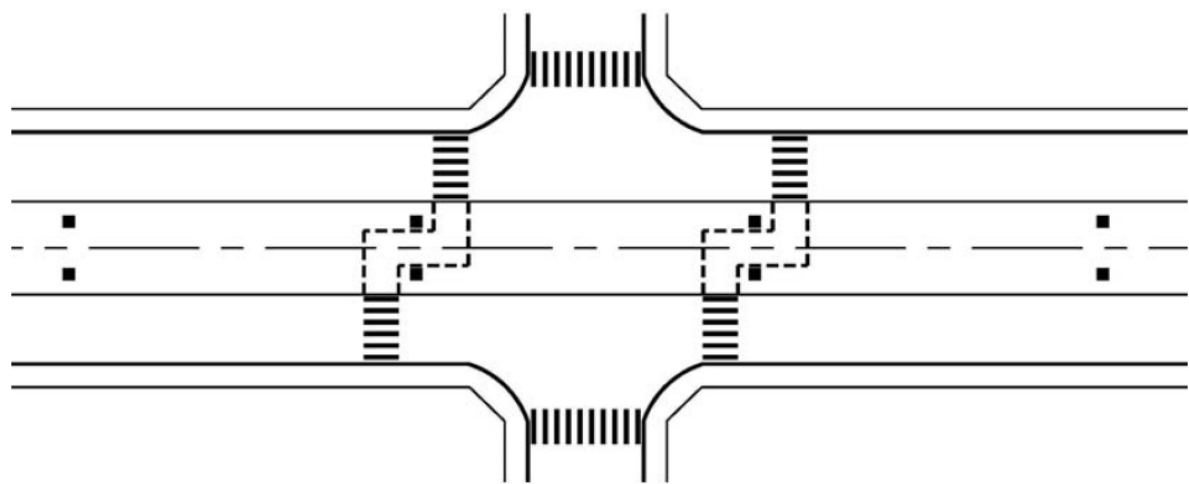


图6-17 高架道路下人行横道的设置

- 与公交站相邻的人行横道，应设置在公交站进车端，公交站范围之外，且公交站宜设置为背向错开形式。

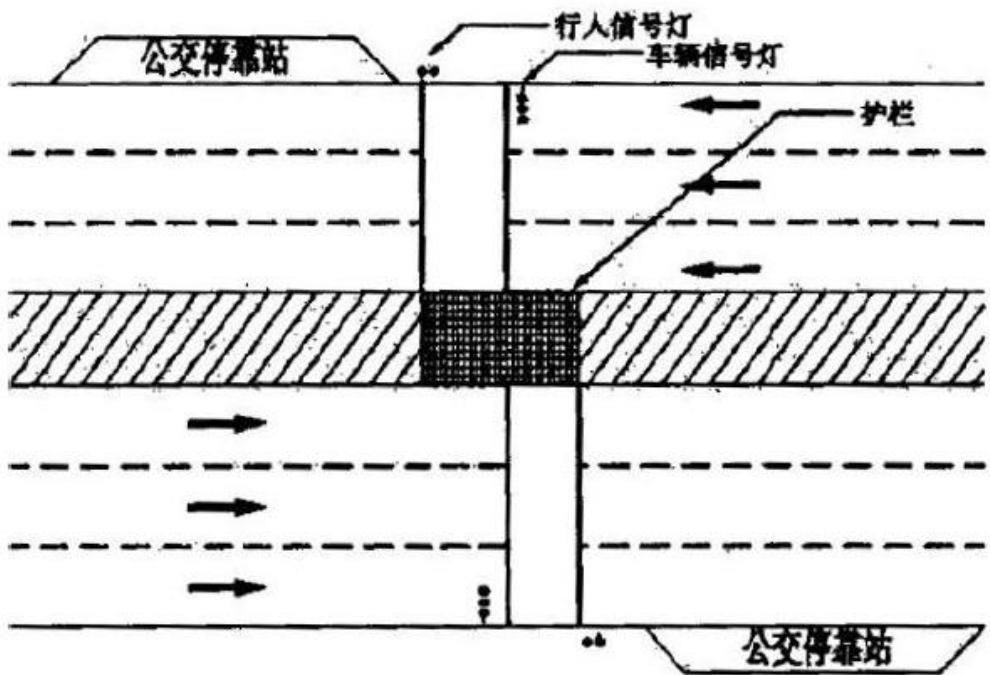


图6-18 公交站与人行横道设置

(2) 行人过街安全岛的设置应符合下列规定：

- 当人行横道长度大于 16m 时（不包括非机动车道），应在分隔带或道路中线附近的人行横道处设置行人过街安全岛，安全岛宽度不应小于 2.0m，困难情况下不应小于 1.5m。
- 有中央分隔带的道路，可利用中央分隔带设置行人过街安全岛；无中央分隔带的道路，可通过减窄交通岛、利用转角曲线扩展空间、减窄进出口车道或压缩侧分带的宽度，来设置行人过街安全岛。

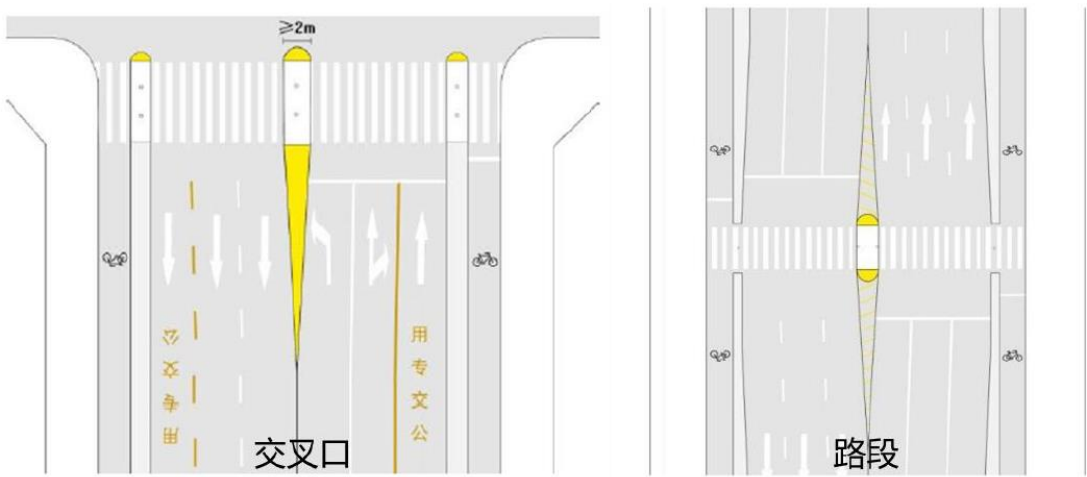


图6-19 无中央分隔带时行人过街安全岛设置（压缩车道或侧分带）

(3) 人行道在各种路口、各种出入口位置必须设置缘石坡道；人行横道两端必须设置缘石

坡道。缘石坡道可选择采用单面坡或三面坡形式。

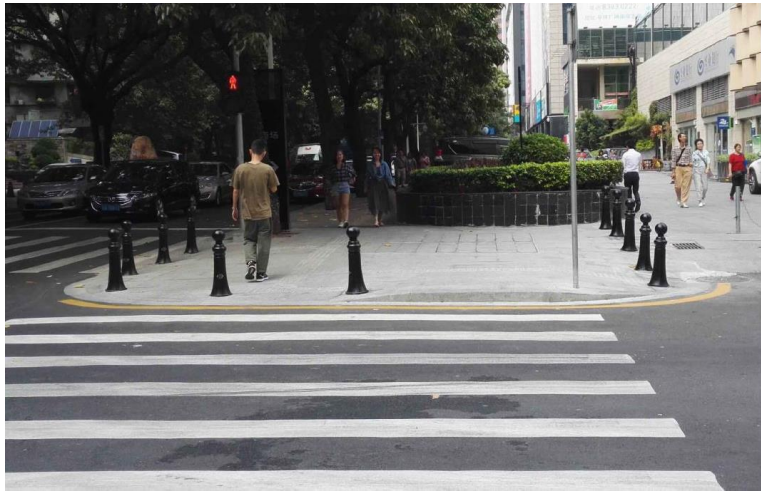


图6-20 缘石坡道（三面坡）设置

● 立体过街设施布局

（1）人行天桥或人行地道的选择，应对所在路段地下水位的影响、地上地下管线、其他市政公用设施、周围环境、建成后的维护条件、工程投资等进行技术、经济、社会效益等综合比较后确定。

（2）人行天桥或人行地道的梯段或坡道占用人行道宽度时，应利用绿化带或建筑退缩等，局部拓宽人行道，人行道宽度不应小于原有宽度或不应小于 3m。对于拓宽人行道有困难时，人行道宽度至少应保留 1.5m。

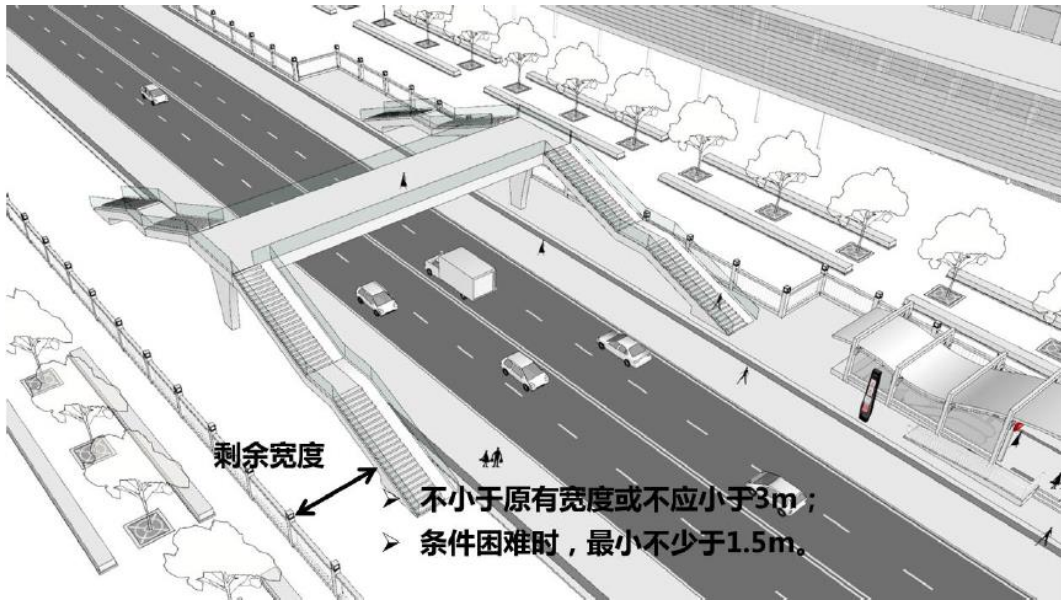


图6-21 人行道剩余宽度要求

（3）在商业或车站、码头等区域人行天桥或人行地道的设置宜与两侧建筑物或地下开发相

结合。

（4）立体过街设施的跨径与净高在满足基本功能的基础上，按道路远期规划横断面进行设计。立体过街设施的风格应与周围自然景观和城市建筑相协调。

（5）立体过街设施宜完善无障碍设计，可设置坡道或无障碍电梯；当周边用地紧张，人流量相对密集时使用垂直电梯，当周边用地宽松，人流量相对稀疏时使用扶梯。以下地区的立体过街设施应重点考虑无障碍设计：

- 大型公建：展览馆、博物馆、大型影剧院等；
- 商业金融用地：商业繁华地段、中心商业区等；
- 重要交通集散点：公共汽车中途站、轨道站场、公交站场、交通集散广场等；
- 其它有特殊要求的地区：学校、医院、农贸市场、公园等。

（6）人行天桥和人行地道的其他设置条件应符合现行行业标准《城市人行天桥与人行地道技术规范》CJJ69 的规定。

3、规划方案

根据上述步行过街设施规划思路与布局原则，结合遵义市中心城区城市规划用地布局等因素，因地制宜规划新增立体过街设施 56 处，其中过街天桥 33 处、地下通道 23 处。

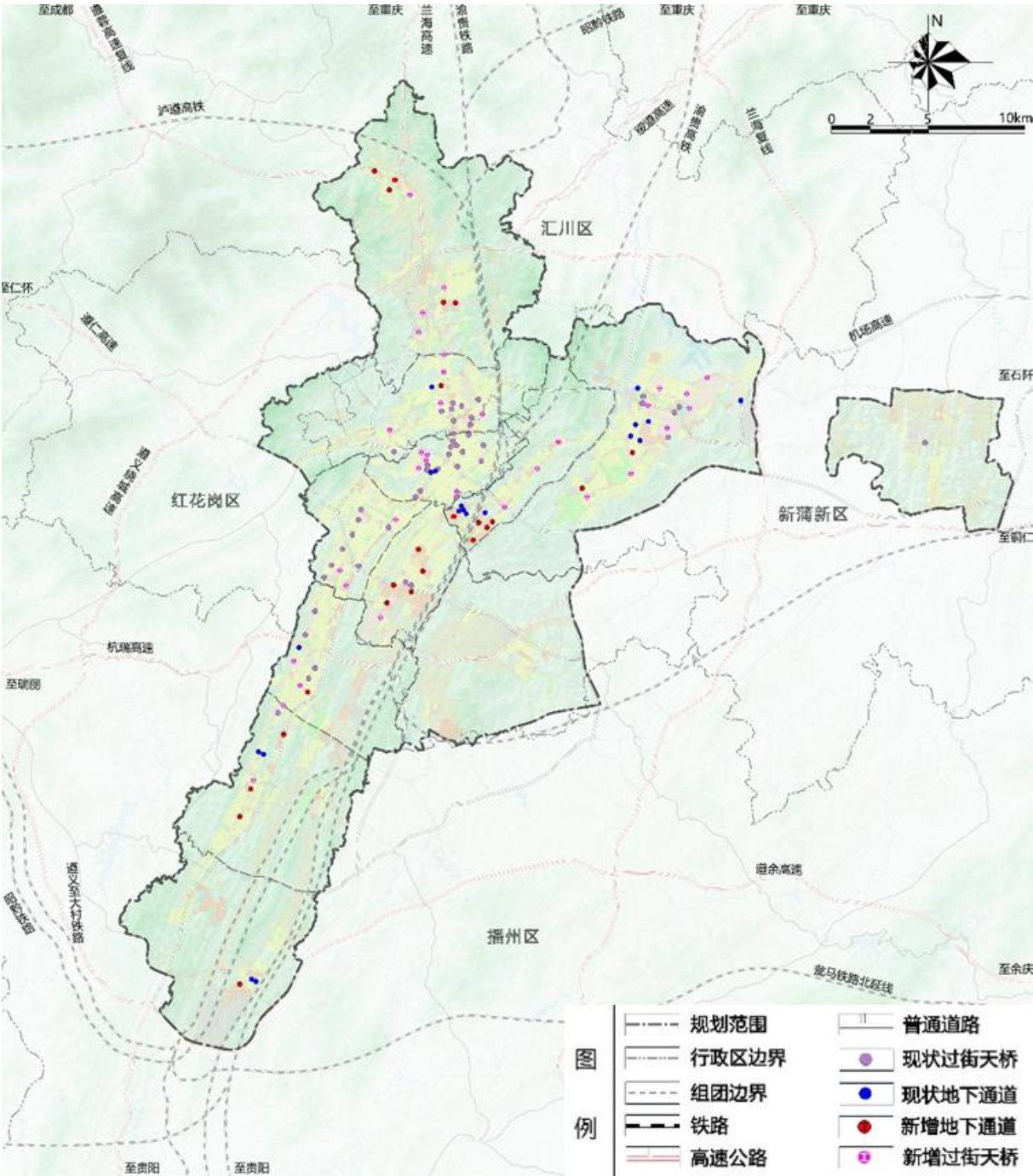


图6-22 遵义市中心城区步行过街设施规划布局

4、典型案例

(1) 以珠海路为例

珠海路国贸春天段现状过街设施为无隔离人行横道线过街，高峰时期人行过街需求与机动车交通冲突严重，路段交通拥堵。规划人车分流方案，选择珠海路国贸春天门口位置规划布置人行天桥实现人车空间分层，减少交通冲突。



图6-23 珠海路国贸春天处天桥规划意向图

(2) 以府前路为例

府前路与奥体路地下通道，现状利用率不高，不能充分实现人车物理分层。规划改造该处人行天桥，增设行人与机动车空间隔离护栏，形成通行顺畅，功能齐全，内容丰富的地形通道空间，吸引行人通过地下空间通行。



图6-24 府前路与奥体路交叉口处天桥规划改造意向图

6.4 步行道环境规划

为了提升步行交通系统品质，步行环境主要关注遮挡设施、公共艺术、照明设施、绿化环境、路面铺装、街道家具、无障碍设施及指路标识系统等方面。

1、遮挡设施规划指引

遮挡环境打造是针对遵义市夏季高温多雨的气候特征，通过改善现状步行遮挡环境，避免市民受到日晒雨淋。遮挡环境规划应满足以下要求：

- 遮挡设施设置形式多样，可采用乔木绿化、骑楼、建筑挑檐、有盖走廊等多种形式，设置类型和要求详见下表。

表6-3 遮挡设施设置要求

类型	设置要求	示例
乔木绿化	乔木绿化是慢行道路上最基本的遮阳避雨设施，树木的种植不应降低行人及自行车骑行的安全性。	
骑楼、建筑挑檐	当步行路径紧贴临街建筑物时，宜通过设置檐篷、建筑挑檐、骑楼、内部公共道路等设施提供遮蔽。	
有盖走廊	用地条件允许的情况下，不同建筑之间的联系可设置有盖走廊，一般适用于新建地区。	

- 遮挡设施设置应符合城市景观要求，尽量与邻近构筑物协调统一。
- 遮挡设施应与地下道路和空中步行道路良好衔接，应确保居住地等用地与周边公共设施（公交站、地铁站、公园等）的良好衔接。
- 遮挡设施宜连续设置，并且连接进入建筑的内部、露天场所或步行道路。
- 遮挡设施可在道路两侧，也可设置在道路单侧，建议道路横断面大于等于双向六车道时，

应尽量设置双侧。

- 遮挡设施需满足垂直方向的净空要求，与地面高度不小于 2.4 米。
- 广场、公园内除乔木绿化外，应结合休憩座椅设置独立的遮阳避雨设施以供游人休憩。
- 行人安全岛在保证行车和行人视线的前提下宜设置遮阳避雨设施。

2、街景环境规划指引

街景环境规划应满足以下要求：

- 通过统筹街边建筑、道路空间及其附属设施，营造自然和谐、特色鲜明的街道环境，促进人际交往，活跃城市氛围，提供具有粘滞性的城市步行空间。
- 设计开放式的沿街建筑以鼓励人与人、人与建筑之间的互动，并设置凸显特色的绿化、桌椅设施及公共艺术品。
- 大型交通设施出入口、重要公共建筑出入口、大型广场、城市制高点应结合相关主题设置街道公共艺术品。
- 居住或商业功能集中片区内的步行主道路宜沿街道设置艺术墙，在人流集中点设置城市雕塑或艺术装置。
- 地下步行廊道、立交桥下立面宜设置为绘画、涂鸦、艺术砖墙等以增加步行空间活力。



图6-25 街景环境意向

3、照明环境规划指引

照明环境规划应满足以下要求：

- 为保障步行交通安全，应结合机动车道在人行道附属道路沿线设置足够的照明设施。
- 以保证夜间通行安全为首要原则确定慢行道路照明条件，一般建议采用 1~2Lx 的照度。
- 曲线路段、交叉口、铁路道口、广场、停车场、坡道、路段转弯处、人行天桥及地道、出入口等特殊地点的照明设施，应比平直路段连续照明的亮度高、眩光控制严、诱导性好。

- 灯具设计应与环境配合，宜采用当地特色材质。
- 宜考虑采用太阳能、风力等照明设施。
- 不同慢行单元宜采用不同材料、不同风格的照明设施，突出单元特色。



图6-26 照明环境意向

4、绿化环境规划指引

绿化环境规划应满足以下要求：

- 步行附属道路沿线应形成连续的林荫路系统，为行人提供良好的遮荫。
- 步行附属道路绿化设计应符合行人视线和净空要求。在距交通信号灯及标志牌等交通安全设施的停车视距范围内，不应有树木枝叶遮挡。
- 设施带、绿化带应种植树冠高大的乔木；地面绿化宜种植草皮和花卉，若种植灌木丛，灌木不应高于 0.5m，以保障夜晚和偏僻路段的行人安全。
- 绿化带和建筑退线空间总宽度大于 8m 时，可设计成开放式绿地或公共广场。开放式绿地中，绿化用地面积不得小于该段绿带总面积的 70%。
- 人行天桥、行人安全岛、转角空间可放置以树槽种植的树木或花盆栽种植物。
- 充分利用植物的观赏特性，营造色彩、层次、空间丰富的植物景观，提升步行环境的游赏乐趣。
- 在景观较好的区域不应过密种植植物，应提供一些视线通廊，确保视野可达周边的人文及自然景观。
- 植物种植应与城市景观风格协调、统一。
- 如选用高大荫浓的乔木，枝下净空应大于 2.2m。



图6-27 绿化环境意向

5、路面铺装规划指引

路面铺装规划应满足以下要求：

- 路面铺装使用材料应满足稳定、坚固、防滑、舒适的使用要求。
- 在满足使用强度的基础上，鼓励采用环保生态型的自然材料进行铺设。
- 步行路面铺装应平整，并保持排水坡度。高度变化时应采用缓坡处理，不应采用台阶踏步形式。在步行道起止点、转折处、分岔处等行人决策点，可通过变换路面铺装的材质、色彩或铺排方式，以示区分。
- 大型商店、大型公共文化机构、名胜古迹、公园、广场等附近和游览区道路的人行道铺装应与周围环境协调并注意美观。
- 核心步行片区、行人专用区的人行道铺装宜使用特殊的铺地图案及地砖设计，为街道增添特色、为行人指示方向，以及显示区内主要的路线和具有特色的地点。
- 核心步行片区内大型商业、办公、公共设施集中区域的机动车道路面可使用纹理路面或地砖设计，降低机动车行驶速度。
- 不同慢行分区宜采用不同材料、不同风格的地面铺装，突出单元特色。

6、街道家具设施规划指引

街道家具设施规划应满足以下要求：

- 街道家具泛指在步行道路内为各类使用需求而设置的设施，包括座椅、书报亭、电话亭、交通标志杆或信号灯柱、邮筒、垃圾箱、消防栓、路灯及电线杆（箱）等，其设置应符合以下要求：
- 街道家具应系统布置在设施带、绿化带或建筑前区内，避免在视觉上引起混乱及妨碍行人通行。市政及其附属设施宜结合绿化带设置，并采取安全防护措施。

- 部分街道家具（例如电线杆）可隐藏于种植范围内，以减少消极的景观界面。
- 座椅、遮蔽设施和公共艺术是提升步行环境品质的重要元素，其设置应符合以下要求：
- 座椅应结合公交站点、公共建筑出入口、绿道等人流量较大的路段和场所布置，宜使用木材为主，设置靠背和扶手，并通过设计或材料达到透水、易干的效果。
- 遮蔽设施包括建筑挑檐、独立构筑物和骑楼等。鼓励在重点步行片区内形成连续、有效、美观的遮蔽设施系统，以遮荫为主要功能的宜结合乔木绿化一体化设置。
- 街道公共艺术（包括城市雕塑、艺术装置、艺术墙、临时展览等）可丰富步行空间环境，提高步行舒适度，其设置应与周边环境的空间尺度相协调，并鼓励公共艺术与街道家具一体化设计。



图6-28 街道家具意向

7、无障碍设施规划指引

无障碍设施规划应满足以下要求：

- 慢行交通无障碍设施规划应满足《无障碍设计规范》（GB50763-2012）规范要求。
- 公交站台、人行天桥、人行地道、地铁出入口等设施的出入口应避免占用步行交通通行空间，不得不占用的，步行道路须相应拓宽。



图6-29 无障碍设计意向

8、标识系统规划指引

标识系统规划应满足以下要求：

- 各类标识应规范、清晰、简洁、尺寸适中，选择合适的位置进行布局，非路面喷涂的指示标识应设置在设施带内，条件不足的可设置在绿化带内，以避免妨碍行人通行。
- 各步行标识系统应能明显区别于道路交通及其它标识，并设置在行人决策点的醒目位置。城市的主要吸引点、公交和轨道车站应设置区域引导图和指示牌。
- 应选用生态环保型材料制作，并考虑长期使用的要求。
- 步行交通标志标线的名称、图形、颜色、尺寸、设置地点等，应遵循《道路交通标志和标线》（GB5768-2009）的相关规定。
- 鼓励标识系统的信息智能化，以满足指示路况、停车空位、交通事故、交通管控和天气等信息的时效性要求。

6.5 步行与公共交通的无缝衔接

6.5.1 与轨道交通的顺畅衔接

《遵义市中心城区公共交通发展专项规划》共计规划 6 条轨道交通线，10 条 BRT 线路。轨道交通、新交通作为城市发展的骨干，对改善居民出行，实现日常生活、工作的交通联系具有重要作用。步行交通有效无缝衔接轨道交通站点，实现“P+R”具有重要意义。因此，对轨道站点（枢纽站、一般站）的详细步行衔接显得尤为重要。

通常轨道站点覆盖的适宜步行范围为 300-500m。为强化轨道站点辐射能力，对该范围内的步行道网络进行梳理优化，与轨道出入口无缝对接。

梳理轨道站点主要步行接驳路径及早晚高峰期间客流量；识别步行道与轨道交通衔接瓶颈；针对性提出优化改善措施，如步行道宽度、连续性、轨道出入口识别性等具体措施。



图6-30 轨道站点步行发生吸引点识别及主要接驳路径改善

6.5.2 与常规公交的无缝衔接

公交站点是出行者主要集散区之一，会产生较大的过街需求。根据公交停靠站的设计特点，采用合适的慢行设施设计方法，以满足此处出行者的过街要求，保障其过街安全。

（1）公交停靠站设置在交叉口

交叉口是各个方向人流汇聚和分散最为便捷的地方，因而公交站点常设置在交叉口附近，乘客利用交叉口的慢行过街设施，如人行过街横道、天桥或地道完成过街、换乘等活动。设置于交叉口附近的公交站，宜安排在交叉口出口道一侧，距交叉口 50-100m 为宜。

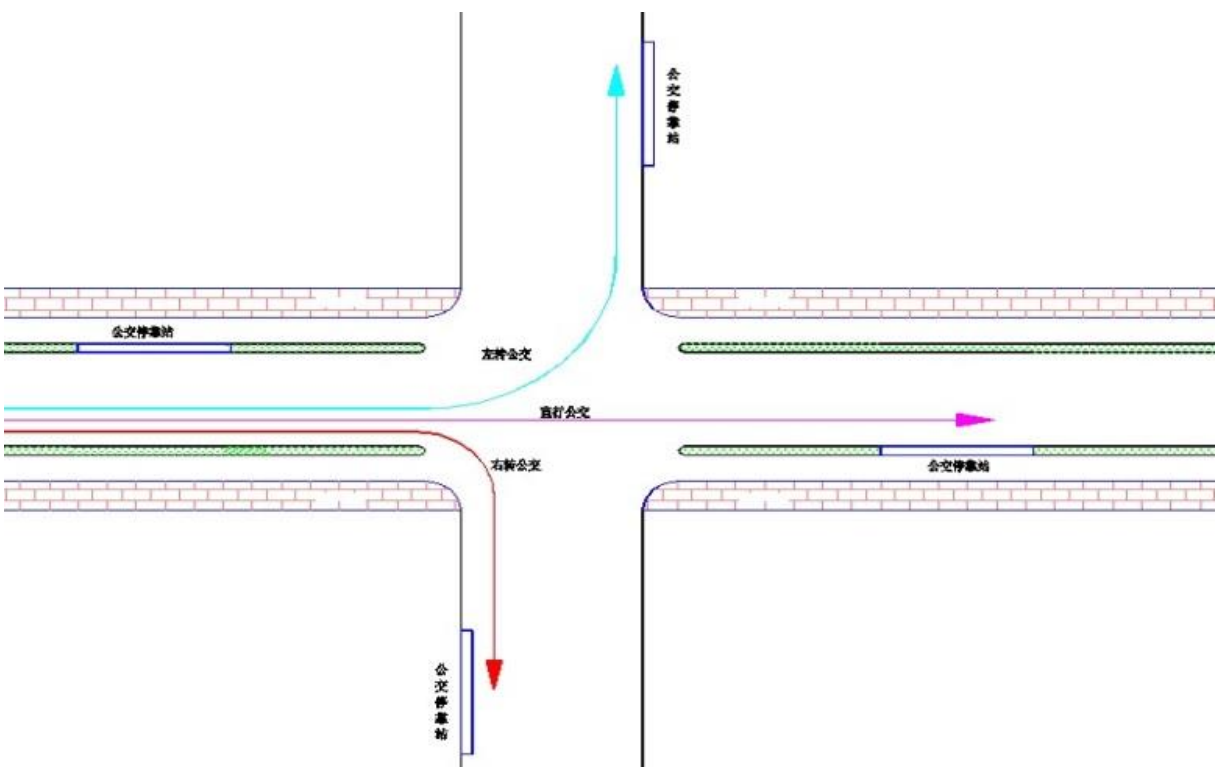


图6-31 交叉口出口道设置公交站台

对角过街设计主要通过交叉口设置斜向对角过街人行横道，缩短行人过街时间，在提高过街安全性的同时提高过街效率。结合交叉口处的公交停靠站对部分重要交叉口进行对角过街设计可缩短步行衔接公交车站的距离。



图6-32 交叉口对角过街设置

（2）公交停靠站设置在路段

公交停靠站设计不仅需要保障公交车正常停靠，保证乘客安全上下车，还需要保障乘客下车后过街的安全。过街设施距公交站间距不宜大于 80 米。

公交停靠站设置在路段处，如果设计不当，会造成行人违章过街严重，致使机动车和行人过街的安全性降低。

公交停靠站设置在路段时，可以采用“尾对尾”式设计，协调对向停靠站行人过街，提高乘客过街安全性。公交车车体较大，很容易遮挡住过街行人，一方面行人看不到直行社会车辆，盲目过街会产生危险，另一方面社会车辆的视距也会被遮挡，因看不到行人过街而产生事故。“尾对尾”设计，是将行人过街设置在停靠站尾部，并配备黄闪信号灯与相应的人行横道预告标志、标线等，以保障行人过街的安全性。

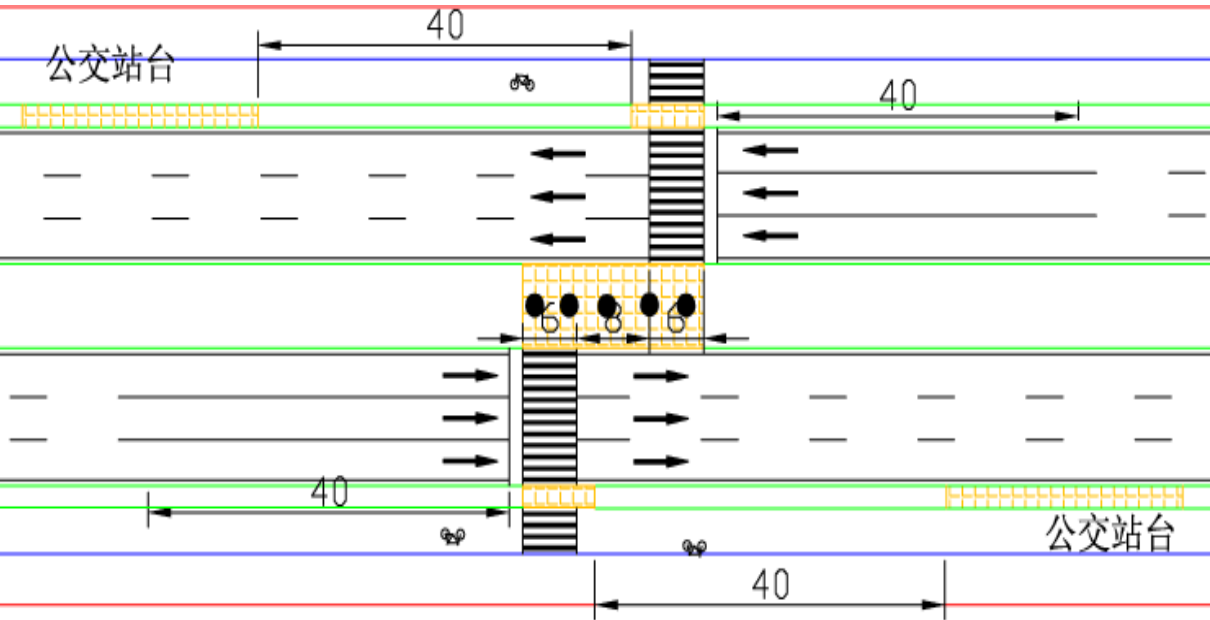


图6-33 路段“尾对尾式”站点设置

除了要协调公交站点与过街通道的设计，还要注意完善公交站点人性化设施，公交站点应紧邻人流主要出入口，逐步完善公交站台雨棚、座椅等人性化设施。

(3) 优化与港湾式公交站台的空间衔接

遵义城市道路上的港湾式公交站台设置较少。港湾式公交站台可以有效减少公交车停靠进站、出站时对正常行驶的机动车流的干扰、影响。一般在有条件的道路上鼓励设置港湾式公交站。但是现状该形式站台的设置基本上以压缩步行道空间来换取，行人的步行空间得不到有效保障。为有效避免港湾式公交站设置占用、压缩步行空间，针对以下情况给出协调建议。

1) 步行道边侧设置有机非绿化隔离带，在分隔带宽度 $\geq 2\text{m}$ 时，可直接压缩绿化带设置公

交停靠站。

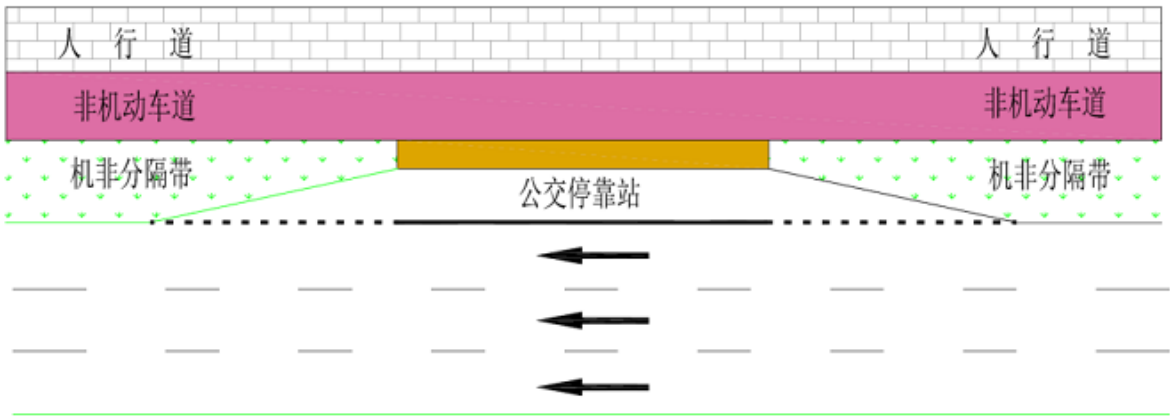


图6-34 压缩机非分隔带

2) 绿化隔离带宽度 $< 2\text{m}$ 或未设置分隔带时，在保证步行道有效宽度不应低于 2m 的基础上，可压缩步行道、绿化带以及机动车宽度等实施港湾式停靠站；

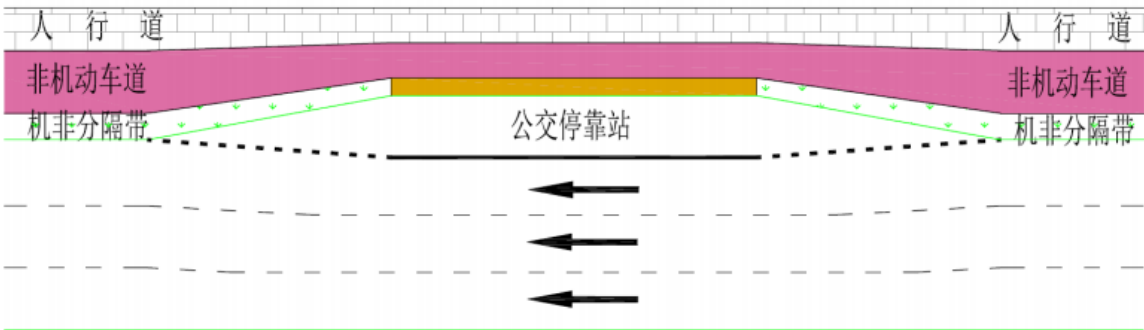


图6-35 压缩机非分隔带和机动车道

第 7 章 自行车交通系统规划

7.1 自行车道网络规划

1、规划思路

自行车交通网络包括中长距离自行车道、轨道公交接驳自行车道及其他日常性自行车道三部分，依据各类自行车道的功能及需求特征，分别提出不同的规划思路，即：

- 独立路权，网络连续的中长距离自行车出行系统；
- 高度契合，高效便捷的轨道公交接驳换乘系统；
- 网络化，通行安全的日常生活自行车出行系统；

中长距离自行车道、轨道公交接驳自行车道与其他日常性自行车道构成本次规划遵义市自行车交通网络方案。

2、规划过程

● 轨道公交接驳自行车道

轨道公交接驳自行车道主要服务于轨道站点 500 米范围外、常规公交站点 300 范围以外的自行车接驳需求。轨道公交接驳自行车道布局主要考虑城市轨道及公交站点布局、轨道公交客流分布及道路基础条件进行设置。

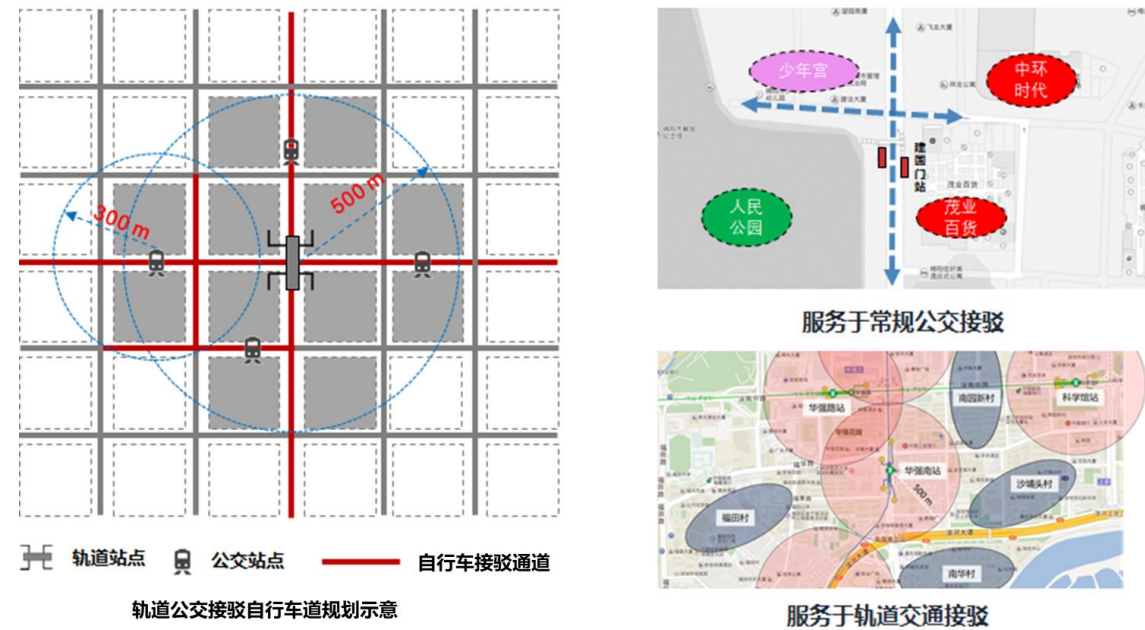


图7-1 轨道公交接驳自行车道规划思路

轨道公交客流的分布情况直接反应了站点接驳人群的基本需求分布结果，依据客流分布情况可较为准确的确定该站点的接驳通道。通过对遵义市现状公交站点接驳客流调查分析，结合已有轨道线网详细规划成果中各轨道站点客流预测结果，得到关键站点客流预测分布情况。

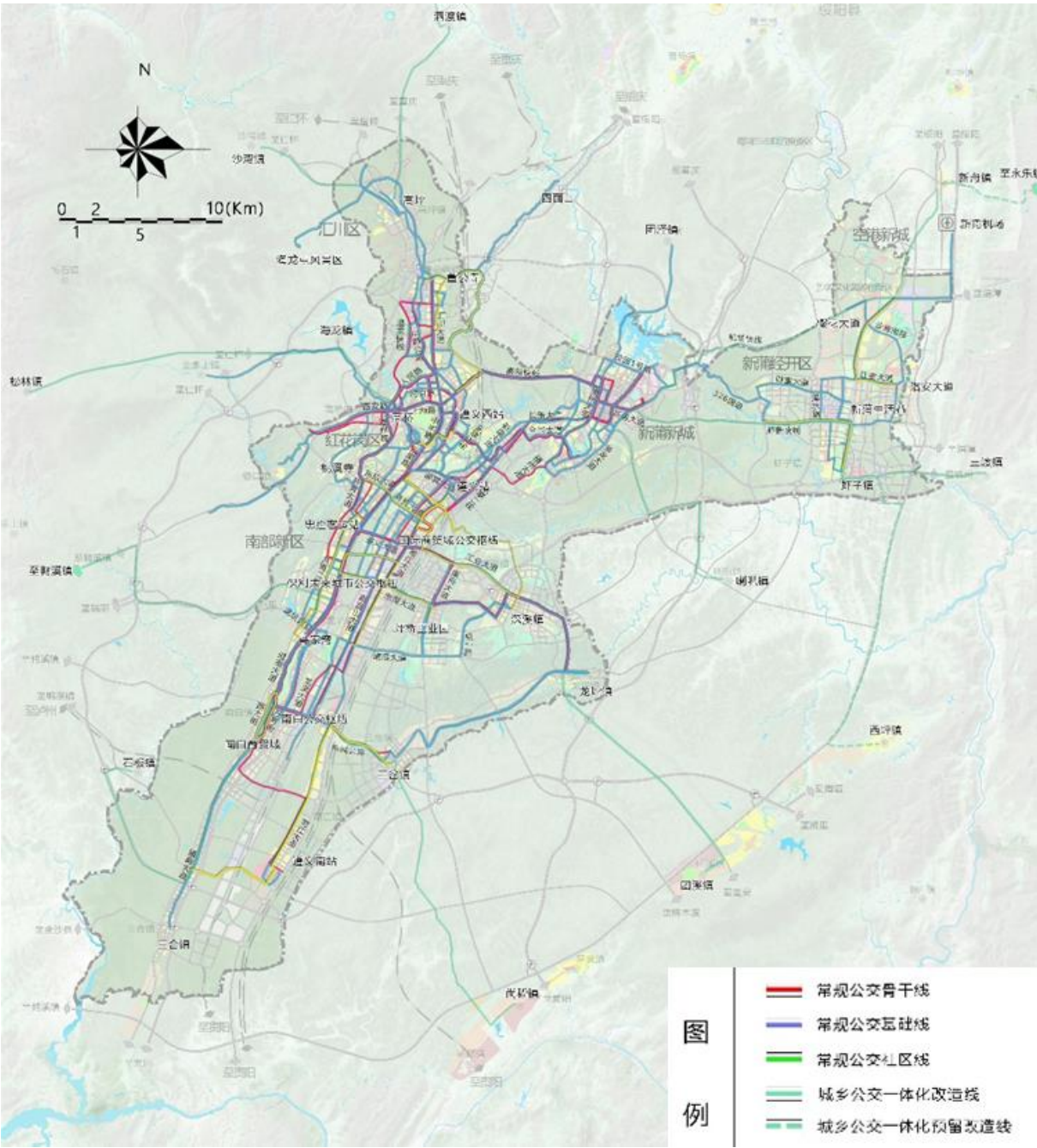


图7-2 遵义市中心城区常规公交站点布局

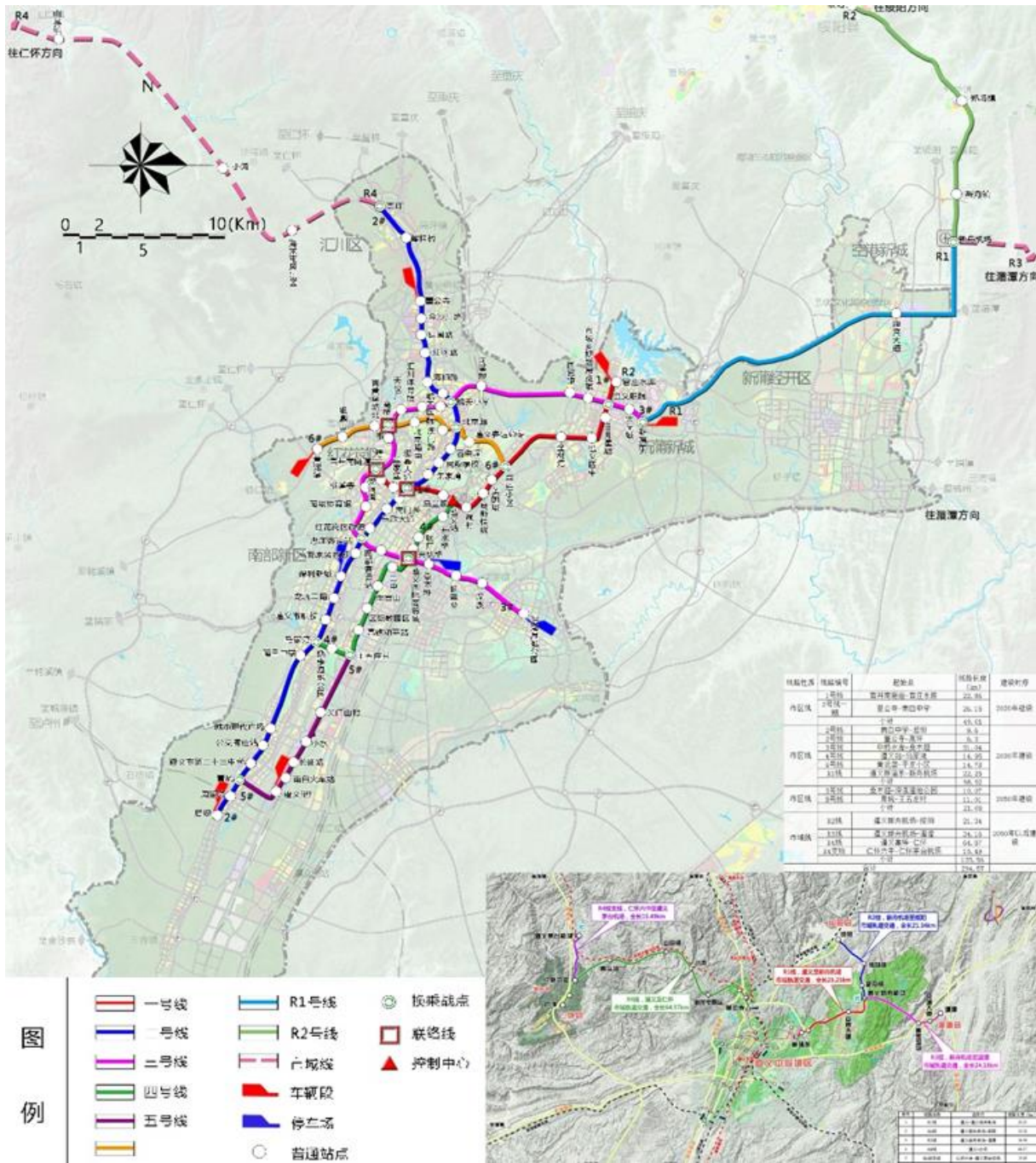


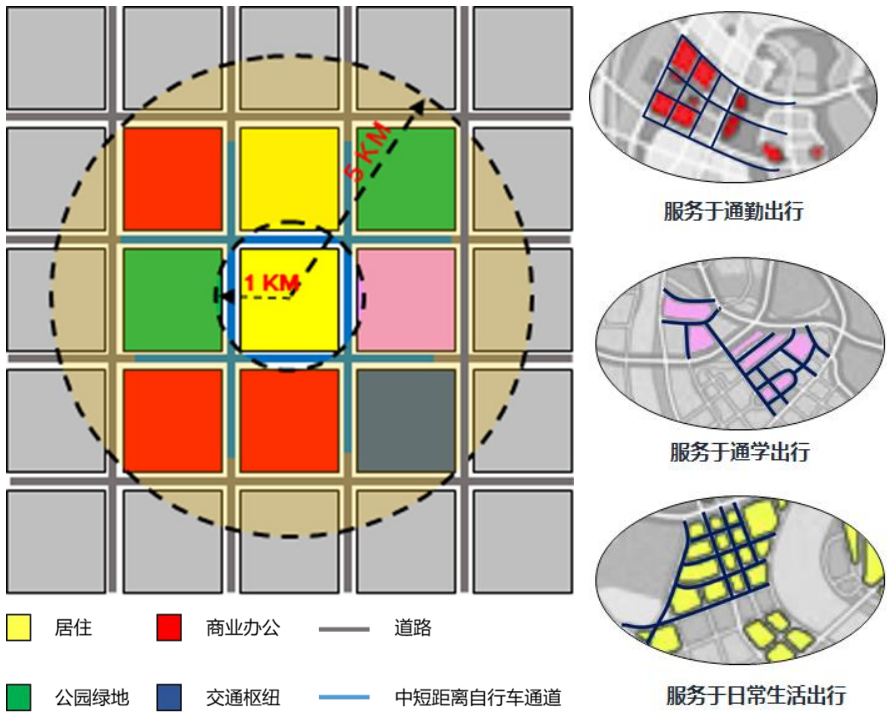
图7-3 遵义市中心城区轨道交通站点布局

在客流分布结果的基础上，调查落实各站点与周边主要接驳点的分布情况，分析各接驳点与轨道站点之间在便捷的交通组织下的最短路径，进一步得到具体方案；最后，结合站点周边地面主要商业界面分布情况，对方案进行进一步调整，得到最终轨道公交接驳自行车道方案。

● 中长距离自行车道

中长距离自行车道主要服务于 1~5KM 范围内的中长距离通勤、就学及生活出行。与城市空间结构、用地布局息息相关。本次规划基于未来慢行需求预测，结合遵义市学校、居住及商业

办公用地分布情况，依托城市道路规划中长距离自行车道，满足市民通勤通学及日常生活出行需求。



从用地布局来看，遵义市居住、商业办公及教育科研用地布置相对集中、合理。三者用地主要集中于老城-中华路片区、高桥-大连路片区、礼仪片区、忠庄片区、南关-舟水桥片区、新蒲片区，中长距离自行车道也将在以上地区相对集中。考虑地形特征、用地布局、主要交通走廊及街道商业界面等因素，得到本次规划中长距离自行车道网络布局方案。

● 其他日常性自行车道

其他日常性自行车道是服务于除了上述轨道公交接驳自行车道和中长距离自行车道的功能之外居民其他生活性出行需求。

3、规划方案

轨道公交接驳自行车道、中长距离自行车道及其他日常性自行车道等形成了遵义市中心城区自行车交通网络布局方案。本次共规划自行车道 1405.0Km，其中轨道公交接驳自行车道 326.6Km、中长距离自行车道 702.5Km、其他日常性自行车道 375.2Km，结合绿道系统中心城区非机动车道网络密度达到 7.4Km/ Km²。根据《城市综合交通体系规划标准 GB/T 51328 - 2018》可知，城市土地使用强度较高和中等地区各类非机动车道网络密度不宜低于 8.0 Km/ Km²。考虑遵义作为山地城市的实际情况，中心城区自行车道网络密度基本满足《城市综合交通体系规划

标准 GB/T 51328 - 2018》要求。

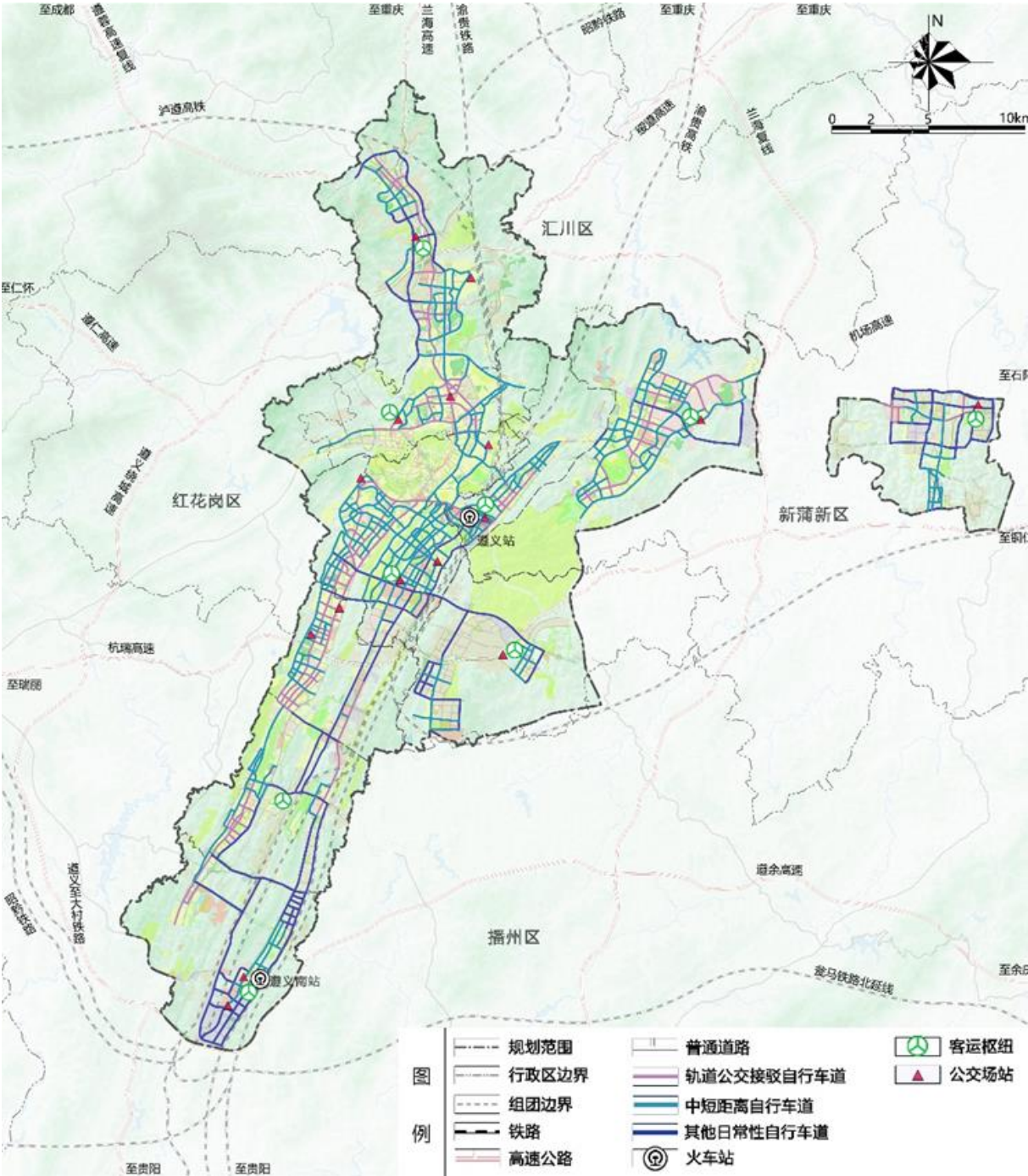


图7-5 遵义市中心城区自行车道网络规划方案布局

7.2 自行车道空间规划

1、规划内容

- 合理的自行车道空间控制标准；

- 自行车过街系统设计指引；
- 骑行空间改善措施。

2、合理的自行车道空间控制标准

自行车道主要沿道路两侧布设，与机动车道相隔离。结合遵义市中心城区各区地形特点，城市道路应因地制宜地设置自行车道路。应综合考虑城市道路等级和自行车道路功能分级，按照国家步行和自行车规划设计导则以及遵义市地方相关要求设定自行车道路宽度。

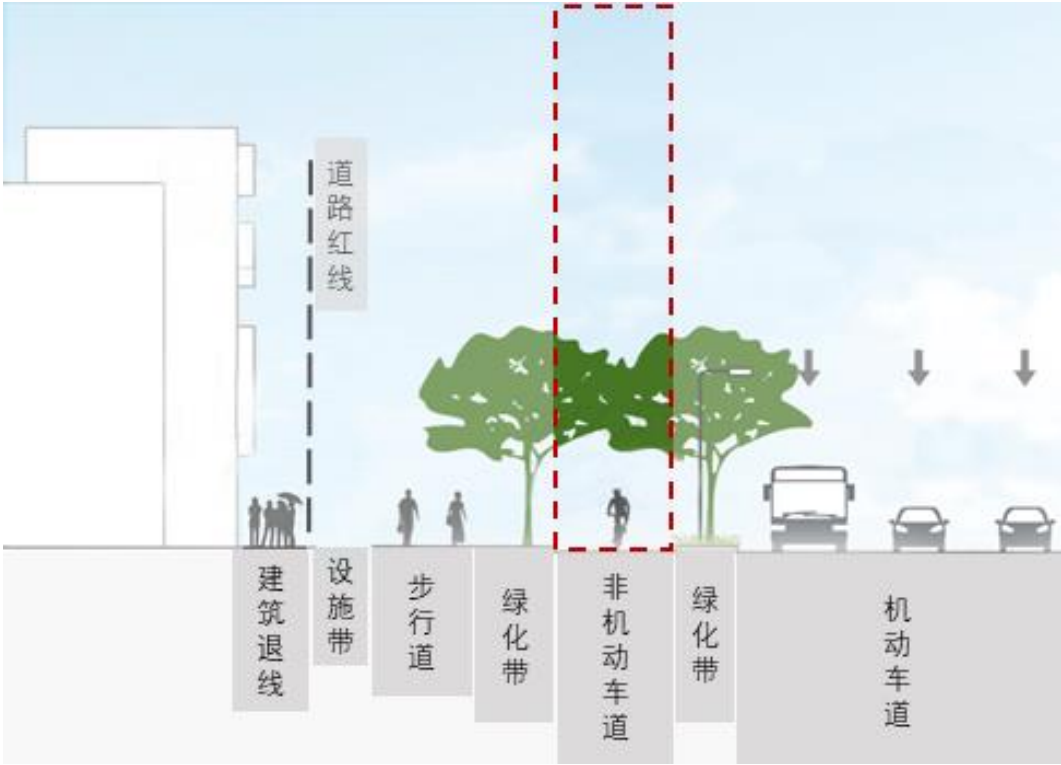


图7-6 自行车道横断面示意图

- 根据骑行者通常的骑行习惯，自行车道宽度由外轮廓、摆动宽度和路缘宽度三部分组成，单车道最小宽度 1.5m，双车道最小宽度 2.5m。

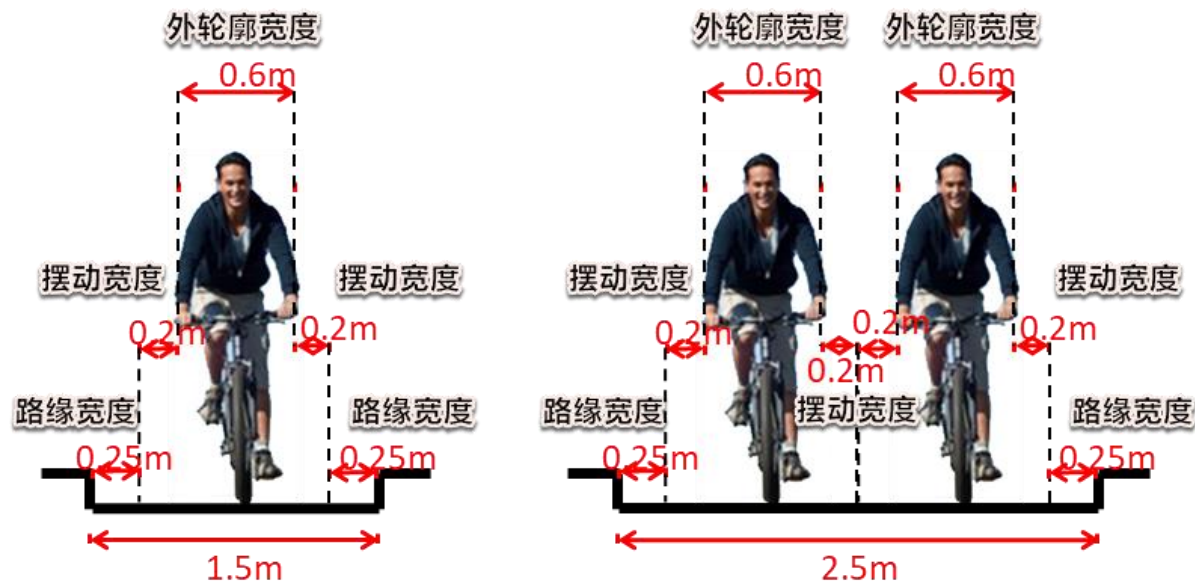


图7-7 自行车道宽度组成

➤ 新建道路应按照推荐宽度要求落实自行车道宽度。改造道路宜按推荐宽度控制，条件有限情况下，按最小宽度控制。

《遵义市中心城区市政道路规划设计导则》对自行车道有以下规定：

(1) 自行车道的设置应充分考虑地形、地貌等条件，服务中长距离出行，纵坡不应大于 2.5%。

(2) 道路断面中自行车道可采用机非共板或人非共板形式。对于设置自行车道的快速路、主干路和次干路应设置机非分隔带或人非分隔带；支路可采用人非共板或机非共板形式，对于采用机非共板的支路，可采用划线隔离。



图7-8 机非共板（物体隔离）



图7-9 机非共板（划线隔离）

人非共板

(3) 对于城市不同地段和区域，自行车道应结合道路断面和空间特点具体设计。对于设置自行车道的路段，应保证通行安全性、舒适性，通行宽度一般不应小于 2.0 米，特殊路段不应小于 1.5 米；在慢行空间充足的情况下，可采用人非不共面形式。

(4) 一条自行车道宽度取值应符合下表的规定。

表7-1 一条自行车道宽度取值

车辆种类	自行车	三轮车
自行车道宽度（m）	1.0	2.0

根据以上分析，并结合《遵义市中心城区市政道路规划设计导则》制定了遵义市自行车道空间控制标准，见下表。

表7-2 遵义市自行车道空间控制标准

自行车道类型	最小宽度（m）	推荐宽度（m）	推荐隔离方式
轨道交通接驳自行车道	2.5	3.0	主次干路应采用物理隔离，支路宜采用非连续物理隔离
中长距离自行车道			
其他日常性自行车道	2.0	2.5	宜采用非连续物理隔离

3、典型规划

(1) 汇川区以珠海路（广州路-福州路）为例

现状珠海路红线宽度为 29 米（7+15+7），无非机动车道。规划空间改造措施为改造道路断面形式，新规划断面形式采用 29 米（4+3+15+3+4），改造方案为保持现有非机动车断面，改造现状人行道，增设 3 米非机动车道，同步增加行人与非机动车隔离景观护栏，满足行人，非机

动车，机动车通行需求。选取公交场站，公共停车场，树池间隙等增设非机动车停靠站点，规范非机动车通行，减少人车冲突。

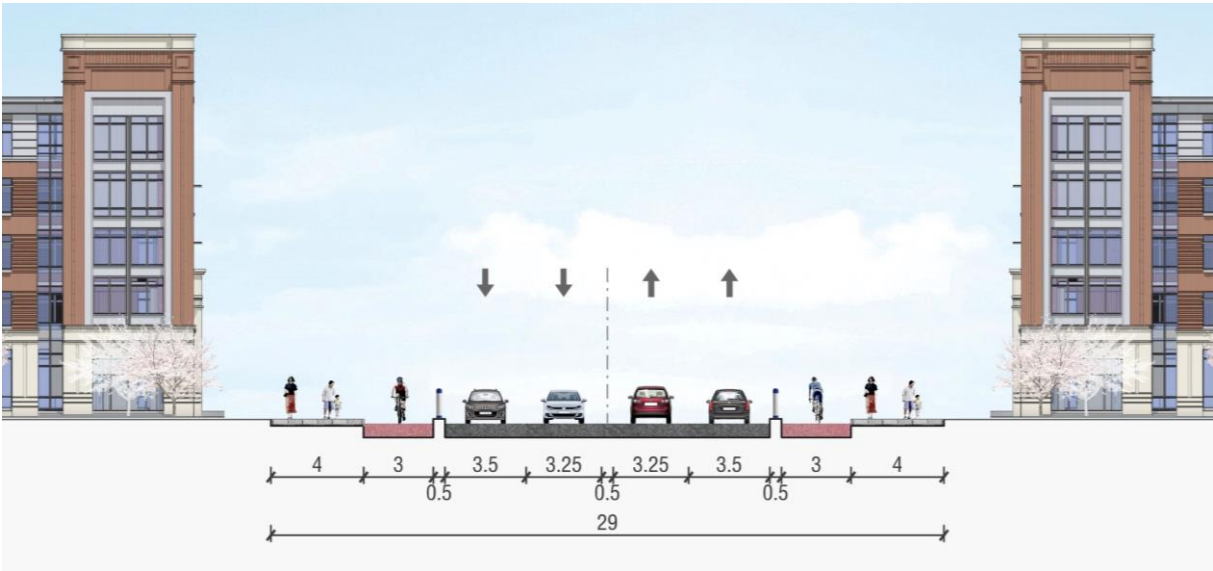


图7-10 珠海路规划横断面示意图

(3) 红花岗区以中华路（北京路-新华路）为例

现状中华路红线宽度为 35 米（5+12+1+12+5），无非机动车道。规划空间改造措施为改造道路断面形式，新规划断面形式采用 35 米（5.25+12+0.5+12+5.25），改造方案改造中分带，采用四代隔离护栏，改变车道宽度，外侧车道形成混行车道。选取公交场站，公共停车场，树池间隙等增设非机动车停靠站点，规范非机动车通行，提高步行空间出行品质。

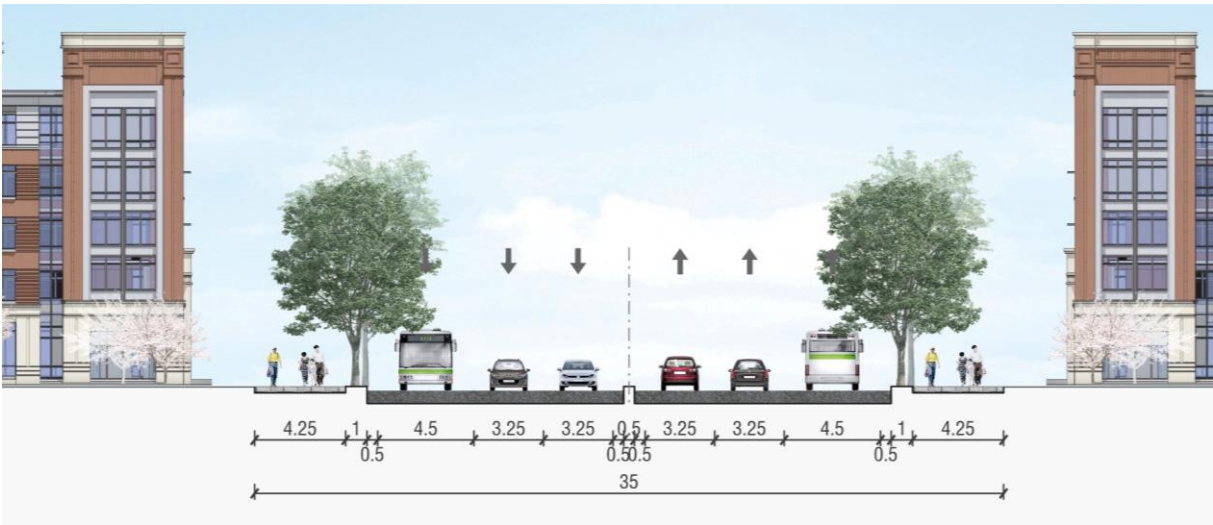


图7-11 中华路规划横断面示意图

(3) 新蒲新区以府前路（校园一号路-高新快线）为例

现状府前路红线宽度为 24 米（4.5+15+4.5），无非机动车道。规划空间改造措施为改造道

路段面形式，新规划断面形式采用 24 米（2.5+2.75+6.5+0.5+6.5+2.75+2.5），改造方案改变车道宽度，改造人行道为非机动车道+人行道的慢行空间，规划自行车道为 2.5 米满足慢行需求。选取公交场站，公共停车场，树池间隙等增设非机动车停靠站点，规范非机动车通行，增设非机动车出行空间。

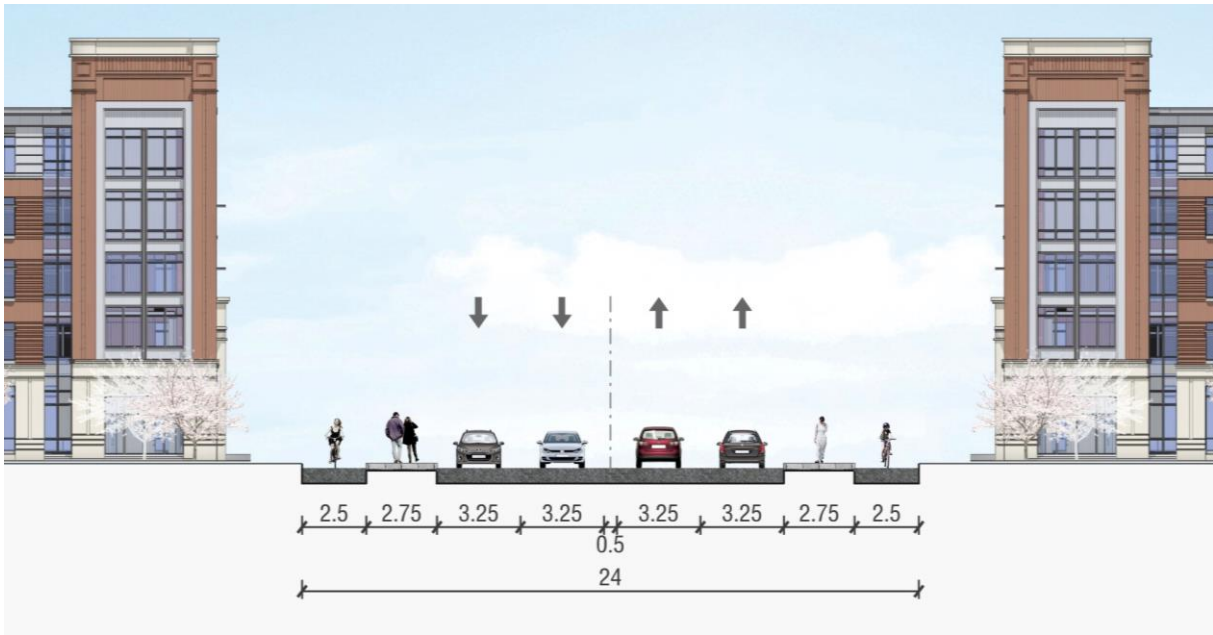


图7-12 府前路规划横断面示意图

(4) 播州区以西大街（万寿北街-乌江东路）为例

现状西大街现状红线宽度为 20 米（3+14+3），无非机动车道。规划空间改造措施为改造道路断面形式，新规划断面形式采用 20 米（3+2+10+3+2），改造方案改变车道宽度，改造人行道为非机动车道+人行道的慢行空间，规划自行车道为 2 米满足慢行需求。选取公交场站，公共停车场，树池间隙等增设非机动车停靠站点，规范非机动车通行，增设非机动车出行空间。

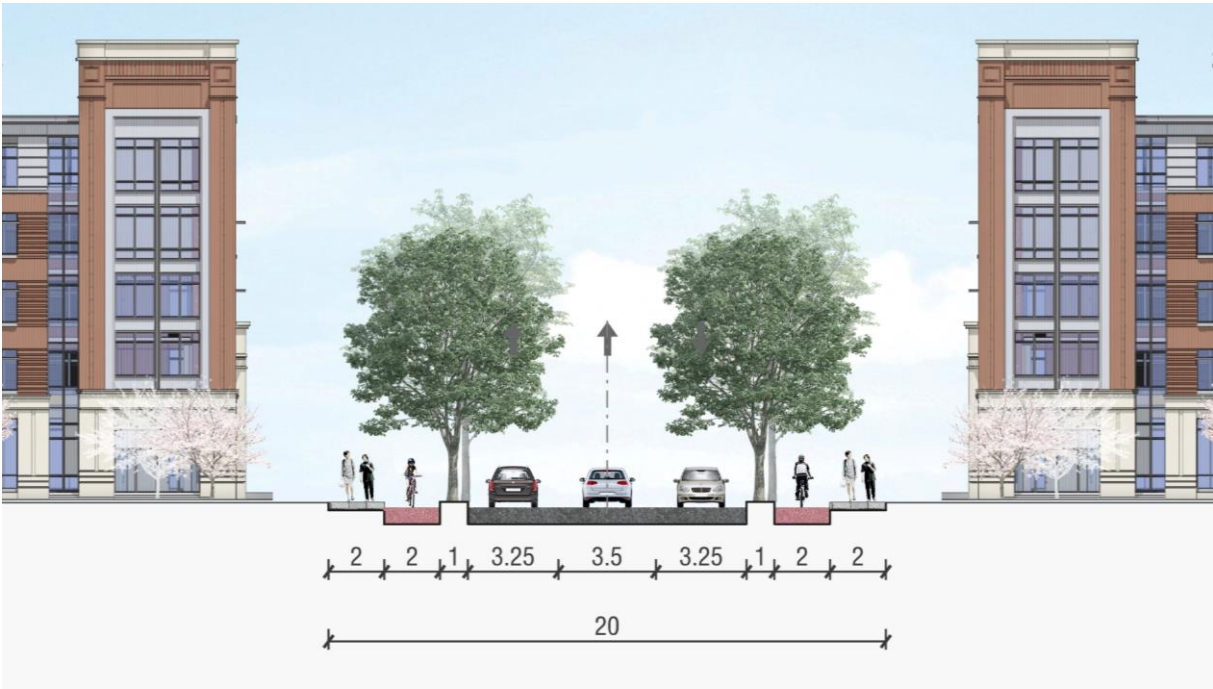


图7-13 西大街规划横断面示意图

7.3 自行车过街系统规划

1、总体原则

- 空间分离：与机动车交通进行空间和时间分离；
- 减少冲突：减少机非冲突点，降低人非相互干扰；
- 提升安全：交叉口各类交通流减速、保证视距。

2、设计指引

提出自行车过街设施设计指引，从铺装标识、待转区、安全岛等方面规范自行车过街设计，营建安全、便捷的自行车过街系统。



图7-14 自行车过街设计示意

- 铺装及标识标线

自行车过街带应尽量遵循骑车人过街期望最短路线布置；自行车过街带宜采用彩色铺装或喷涂；设置醒目的自行车引导标志。

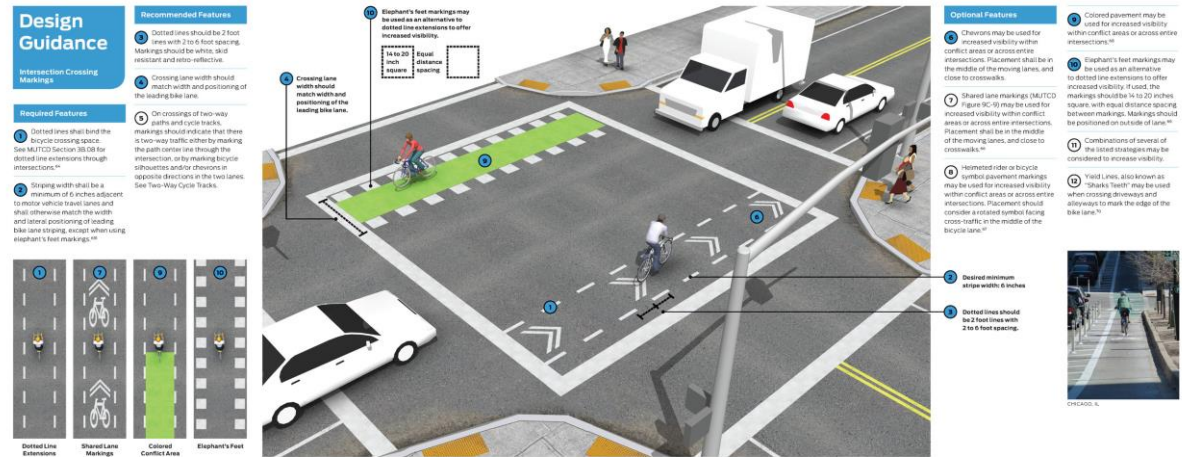


图7-15 自行车过街带设置指引

- 待转区

信号灯控路口，可于机动车道前端设置自行车待转区域，保障慢行优先；增加等待区域，便于非机动车左转。

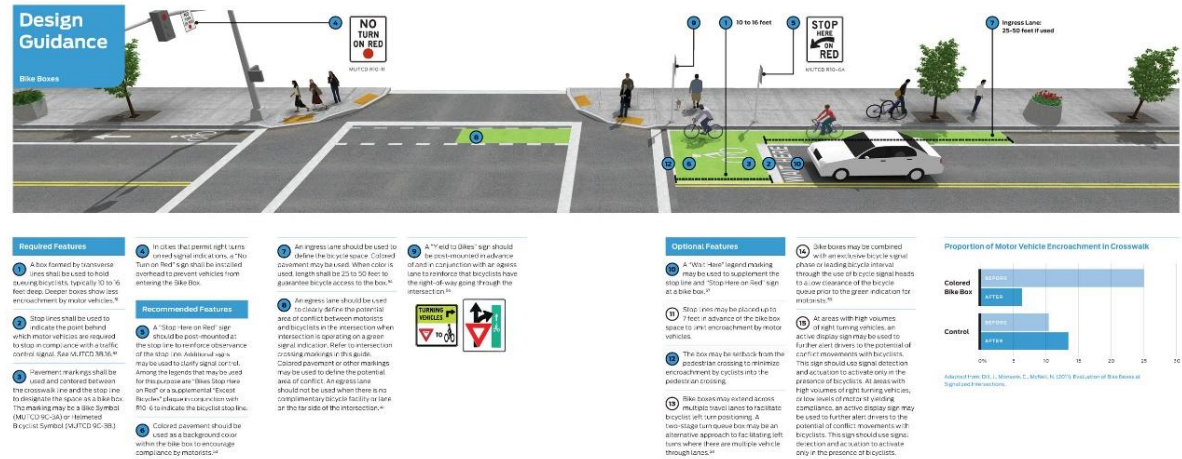


图7-16 自行车待转区设置指引

- 安全岛

大型路口设置过街安全岛，保证过街安全。

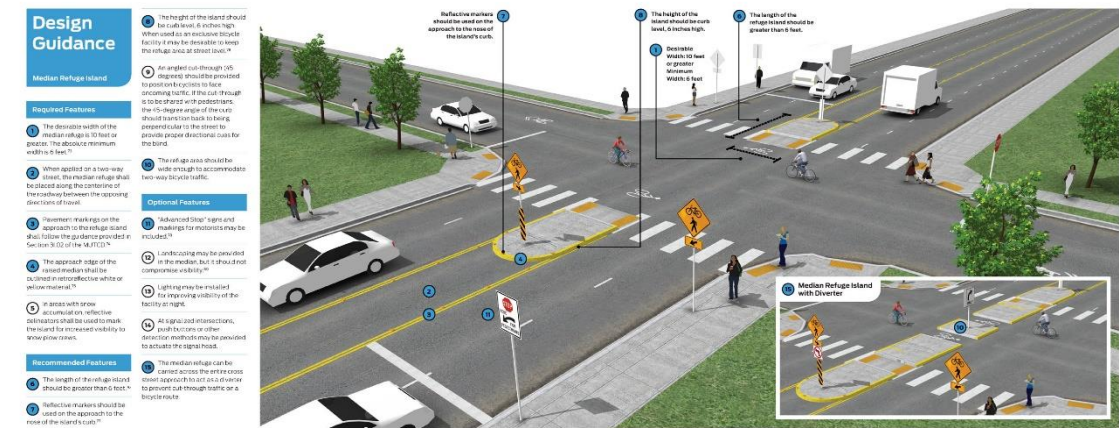


图7-17 自行车过街安全岛设置指引

通过设置自行车优先过街带、新增独立自行车道及调整交叉口转角等手段，为非机动车提供安全便捷的过街系统。

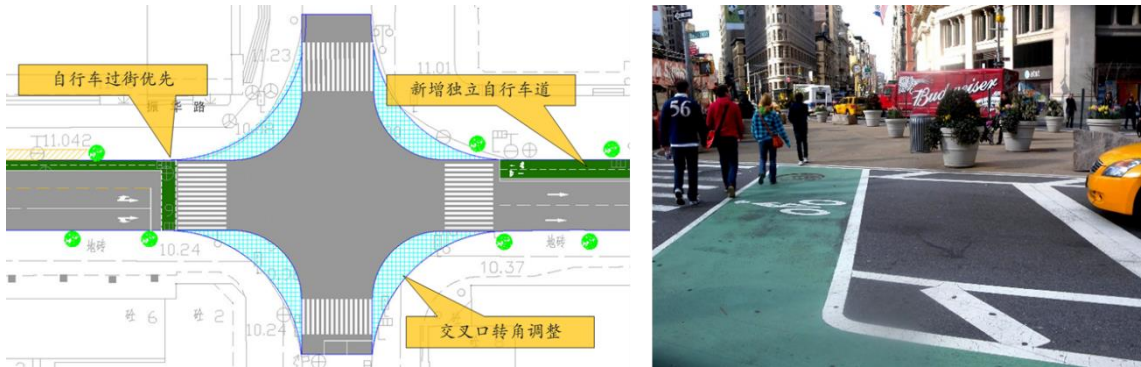


图7-18 交叉口自行车过街改善示意

➤ 立体过街

与步行过街系统同样，自行车过街系统也应遵循“平面过街为主体，立体过街为补充”的总体布置原则，自行车立体过街设施布局原则遵循高等级自行车道与高等级城市道路相交时，若有必要则设置自行车立体过街设施。



图7-19 遵义市自行车过街设施体系

7.4 自行车停车设施规划

自行车停车设施是影响自行车交通出行的重要影响因素。商业、服务业、公共服务设施、公交车站缺乏足够的自行车停车设施是造成自行车乱停乱放的主要原因，同时，自行车停放安全问题与环境问题，也是阻止自行车出行的最大因素之一。

根据自行车停放目的，停车场可分为起讫点停车场（如居住、商业、娱乐、餐饮等场所）、中途换乘停车场（即公共交通场站附近，以驻车换乘为为目的的停车场）。

1、规划目标

- （1）提高自行车停车位数量；
- （2）改善自行车停车基本设施配置；
- （3）加强自行车停车管理；
- （4）实现自行车与大容量公共交通、常规公共交通站点之间停车换乘，延长自行车出行距离，弥补公共交通覆盖不足，向公共交通引导客流，增强自行车和公共交通吸引力和竞争力。

2、规划策略

- （1）自行车停车设施规划以建筑项目配建为主，路内、路外的自行车公共停车设施为辅；
- （2）对于教育、文化、娱乐、体育、商场、大型超市等吸引大量自行车的大型公建设施，应配建路外自行车停车场地；公共建筑鼓励开放、共享；
- （3）对于城市公共交通站等繁忙的交通换乘地点，设置足够的自行车停车场地，换乘停车场设置应方便转乘、换乘，减少地面交通的相互干扰；
- （4）选择合适的停车架、停车柱、停车棚、照明等设置，并加强管理，使自行车停放有序，防止盗窃、破坏或受天气影响。

3、自行车停车场

自行车停车场的布局应因地制宜、分散布设；在商业中心等集中停放区域加强违停管理，推进立体化设施；同时加强停车管理，完善硬件设施、协调景观、提升停放安全性。

自行车停车场地应尽可能多处设置，方便停放，一般应充分利用车辆、人流稀少的支路、街巷或宅旁空地。自行车停车需求量较大的大型集散点附近，宜采取集中式停车方式。自行车停车场主要选址原则：

- （1）利用建筑退让空间、各类边角用地、市政公共空间设置；

- (2) 利用绿化带、行道树空隙设置；
- (3) 建筑内部空间挖潜改造，与建筑现有自行车推行通道等方便连接；
- (4) 充分利用和改造现有自行车停放设施，对于新建公共建筑，必须同步配建自行车停车设施；
- (5) 利用人行道宽度富余路段设置分散式停车点应不影响行人通行，保证行人通行带宽度不少于 2 米，条件特别差的路段最少应保证 1.5 米；
- (6) 停车点到目的地的步行距离不应太长。短时停车点（停车时长小于 2 小时）应设在公共建筑出入口、道路出入口 15 米范围内的安全地点。长时停车点（停车时长大于 2 小时）与目的地之间距离不宜超过 100 米，特殊情况下不超过 150 米；
- (7) 自行车停放应避免与汽车的冲突。



图7-20 利用道路绿化带布设自行车停车场示例

自行车停车设施包括存车支架、停车棚、场地铺装及附属设施，如照明、护栏等。自行车停车设施应保证停车方便性和安全性，应综合考虑停车时长，设施耐用性、抗破坏能力、占地、美观、成本等，选择合适的停车设施。

- 自行车停车场铺装应平整、坚实、防滑，可利用透水砖等铺装材料，结合绿化设置；
- 对于长时停车尤其过夜停车，如居民、学校、工作和大型交通枢纽区域，应保障停车安全，不受天气影响，例如设置安全牢固的停车架、遮挡（停车棚或建筑物）、护栏，若场地和经济条件许可，可提供自行车锁柜或停车库，以加强自行车安全；
- 对于短时停车，如菜场、超市、餐饮区等，提供停车架，部分车位的停车遮挡。停车架

的设计应可锁住车架和车轮、固定在地上，避免折弯车轮或损坏其它自行车；

- 自行车停车净高应不小于 2.0 米；
- 根据使用要求，夜间自行车进出的频繁程度，路面铺装、绿化布置等合理设置照明。可采用双侧对称布灯、周边式布灯等常规照明或高杆照明，出入口与人群集中活动区的照明亮度应比路段连续路段的的照明亮度高、均匀度高、眩光限制严、诱导性好；
- 半永久式和临时停车场地均应设明显的标志、标线，公布使用规则，以方便停车和交警执法。



图7-21 自行车停车标志示例

7.5 与公共交通系统衔接规划

采用自行车换乘模式，服务自行车与公交枢纽站或中途站之间换乘，延长自行车出行距离，可以弥补公共交通覆盖不足，增强自行车和公共交通吸引力和竞争力。

如要充分发挥城市公共交通的作用，需要有相当的客流量，但公共交通站点的吸引范围是有限的，必须与其他交通方式建立良好的衔接体系，紧密衔接、互相配合，扩大站点的辐射吸引范围，保证足够的客流量，维持公共交通良好的经济效益，促进公共交通的良性发展。自行车出行方便、灵活、经济，使用自行车衔接公共交通能有效扩大站点的吸引范围，吸引潜在的客流，有利于公共交通的发展。

自行车换乘主要是通过自行车与公交枢纽站和中途站之间的停车换乘，通过这种复合的交通出行方式，延长自行车的出行距离。但由于这种换乘只能是单向的，一般是以出发换乘居多，而到达换乘较少。因此自有自行车车辆换乘总有一头（OD）的出行距离受公交站点的服务半径限制。公共自行车的规划使自行车与公交的换乘变得更加有效。

7.5.1 自行车衔接服务圈

不同出行方式对应的出行距离不同，对于公共交通站点而言，不同衔接方式的服务范围也不一致。国内外研究资料显示，不同衔接方式对应公交吸引范围如下图所示。

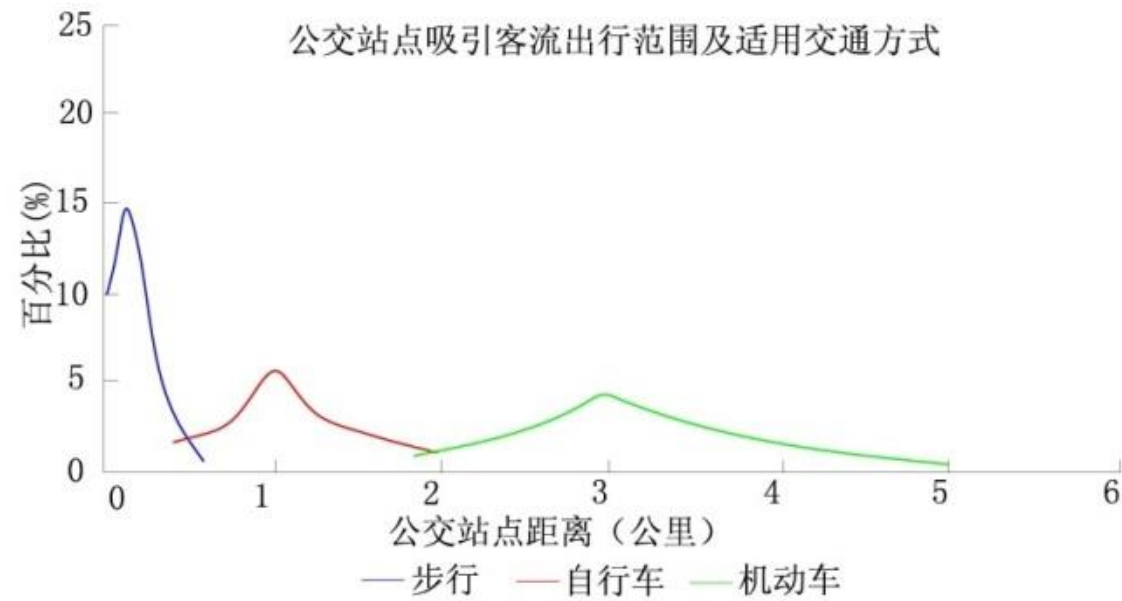


图7-22 公交站点吸引客流出行范围及适用交通方式

公共交通吸引客流的空间范围大致形成了以步行、自行车和机动车为主体的三层衔接服务圈：

步行衔接服务圈：此层是公交站直接服务区，即以公交站点为中心大致 300~500m 范围的步行圈，这也是公交客流集散的主要区域。

自行车衔接服务圈：以公交站点为中心大致 1.5km 范围的出行圈，该范围换乘方式以生态型、健康型的自行车为主。

机动车衔接服务圈：以公交站点为中心 2~5km 范围，采用机动车换乘公交的出行服务圈，该范围换乘方式以公交车、私家车为主，辅以出租车换乘。

自行车换乘客流与步行、机动车换乘客流在空间分布上存在一定程度的重叠，因此就公交换乘方式而言，三者之间不仅存在互相配合、互相补充的关系，在某种意义上还存在互相竞争的关系。

相对其他出行方式，自行车交通的优势体现为：自主灵活，准时可靠；连续便捷，可达性

好；用户费用低廉，运行经济；节能特性显著，环境效益好。而公共交通具有大运量、快捷、舒适和准时的优势，但不灵活，可达性也不强。自行车交通可弥补这些缺陷，鉴于这一特点，公共交通衔接必须考虑“自行车+公交”这一换乘需求，实现“门到门”出行。

实际上，步行和自行车衔接服务圈均为非机动化衔接服务圈，就非机动化衔接服务圈而言，有效加强自行车与公交的衔接，可以将公交站的直接服务范围从 300~500m 扩大到 1000m，加大公交站的辐射范围；另一方面，在合适地域为自行车衔接公共交通提供方便，也可将一定范围内采用机动车换乘的客流转移到采用自行车与公共交通换乘，从而减少道路机动车交通流量和机动车尾气对环境的污染。

7.5.2 自行车换乘枢纽分类

根据公共交通换乘等级，应对自行车停车换乘停车场分为 3 个等级。对自行车换乘停车场的规模与停车设施标准实行差别化配置。

表7-3 自行车换乘枢纽分类与建设要求

等级	公共交通站等级	停车场布置形式	停车设施要求
一类换乘枢纽	大型对外枢纽、公交枢纽	与枢纽站一体化换乘布局或利用站前广场集中布置，换乘规模大于 500 辆，车站出入口 100 米内布置。	安全牢固的停车架、停车棚、围栏、标志、照明。
二类换乘枢纽	一般公交枢纽、大容量公交中途站	利用站点附近的边角用地分散设置，换乘规模 100-500 辆。	路外集中布置的停车场：安全牢固的停车架、停车棚、围栏、标志、照明；路侧停车场：安全牢固的停车架、停车棚(可选)、标志、照明。
三类换乘枢纽	公交中途站	见缝插针，因地制宜，灵活设置，换乘规模 20-100 辆。	安全牢固的停车架、标志。

7.5.3 自行车停车换乘枢纽布局

规划形成 20 处一类换乘枢纽，100 处二类换乘枢纽，主要依托遵义规划中的轨道交通站点、大型公交换乘枢纽、对外客运枢纽等交通枢纽设立。其中，一类换乘枢纽主要依托轨道交通换乘站、重要的交通枢纽、重要片区中心等；二类停车换乘枢纽主要依托轨道交通一般站点、一般片区中心等。

表7-4 自行车一类换乘枢纽站

序号	站点名称	交通功能
1	遵义站综合客运枢纽	火车、轨道、公交站点换乘
2	遵义南站综合客运枢纽	火车、轨道、公交站点换乘
3	高桥综合客运枢纽	轨道站点换乘
4	新蒲综合客运枢纽	轨道站点换乘
5	南部综合客运枢纽	客运、轨道站点换乘
6	高坪综合客运枢纽	轨道站点换乘
7	虾子综合客运枢纽	客运、轨道站点换乘
8	深溪综合客运枢纽	轨道站点换乘
9	南白综合客运枢纽	火车、轨道、公交站点换乘
10	航天小学轨道换乘站	轨道站点换乘
11	北京路轨道换乘站	轨道站点换乘
12	官井南隧道轨道换乘站	轨道站点换乘
13	迎宾大道轨道换乘站	轨道站点换乘
14	遵义国际商贸城轨道换乘站	轨道站、公交站点换乘
15	忠庄客运站轨道换乘站	客运、轨道站点换乘
16	马家湾轨道换乘站	轨道站点换乘
17	王五庄村轨道换乘站	轨道站点换乘
18	青坑王轨道换乘站	轨道站点换乘
19	平庄小区轨道换乘站	轨道站点换乘
20	遵义职院轨道换乘站	轨道站点换乘

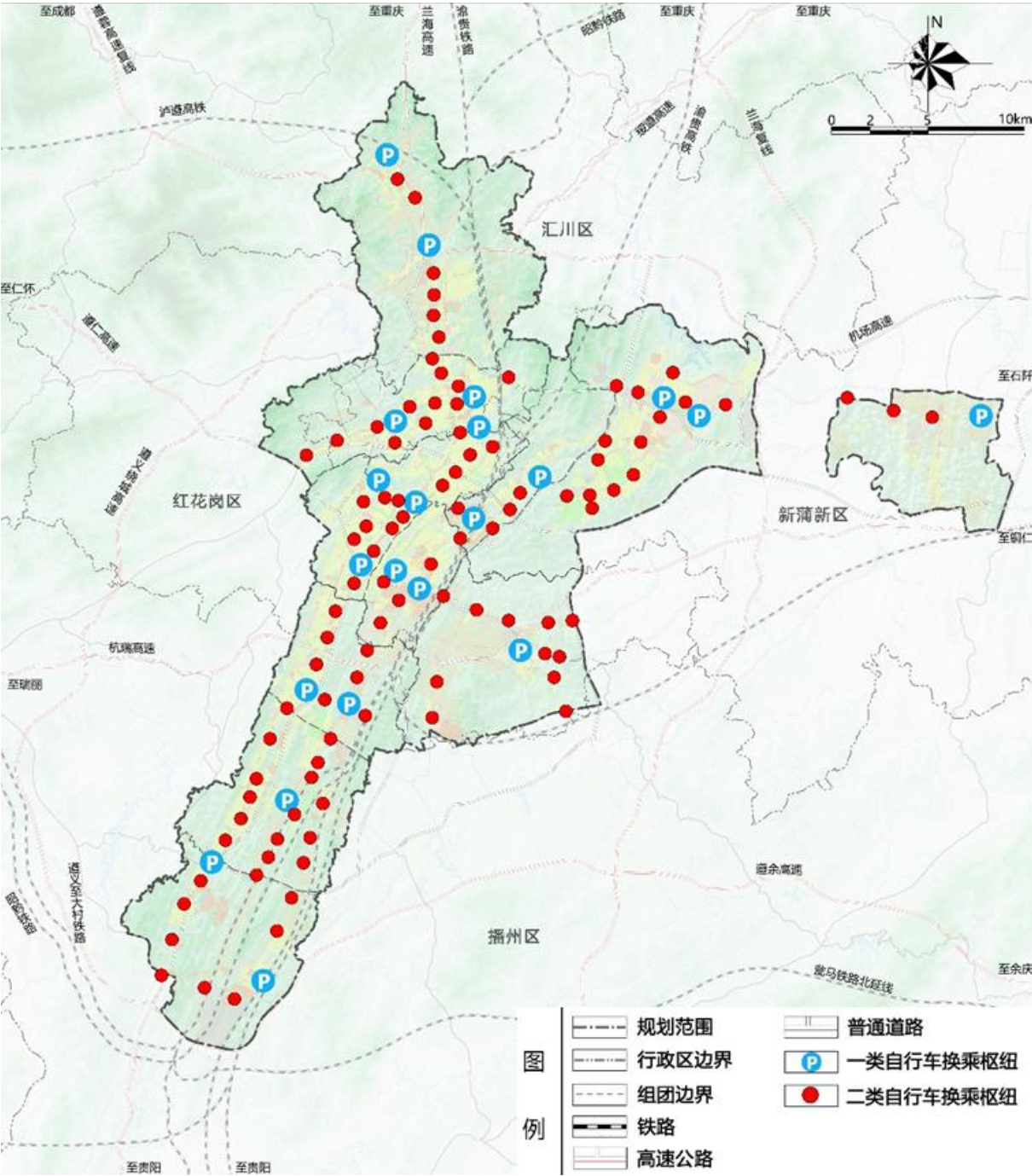


图7-23 遵义市中心城区自行车换乘枢纽规划布局

第 8 章 绿道系统规划

8.1 绿道网络规划

1、规划思路

绿道包括城市风貌型绿道、滨河游憩型绿道及山地绿园型绿道三个类别，依据各类绿道的功能及需求特征，分别提出不同的规划思路，即：

- 尊重自然，通山达水的生态休闲出行系统；
- 注重协调，与环境相协调的休闲出行系统；
- 彰显特色，山水城市特色的休闲出行系统；

城市风貌型绿道、滨河游憩型绿道及山地绿园型绿道构成本次规划遵义市绿道网络方案。

2、规划过程

● 城市风貌型绿道

城市风貌型绿道是主要依托城区景观道路，以改善人居环境、方便城市居民进行户外活动、观赏都市人文风光和自然风光为主要目的的绿道。本规划道路休闲绿道分布于城市各主、次干道，主要依托道路两侧步道和林荫路，串联了城区内各组团内的大型公园绿地、广场、开敞空间和重要景观节点。

● 滨河游憩型绿道

滨河游憩型绿道是依托主要的河流、湖泊、水库等自然水体及湿地，通过堤岸、栈道、滨水慢行道建立，为居民提供休闲观赏场所的绿道。滨河游憩型绿道主要沿湘江等河流两侧布置。

● 山地绿园型绿道

山地绿园型绿道主要是依托城中和周边山体，连接特色景观，体现山野自然生态景观的绿道。

3、规划方案

城市风貌型绿道、滨河游憩型绿道及山地绿园型绿道等以遵义市中心城区城中山脊、城市绿楔以及城区周边的森林公园、湿地公园等风景游憩绿地为核心，呈现“一横一纵、多环连网”的布局特征。本次共规划绿道 336.0Km，其中城市风貌型绿道 130.6Km、滨河游憩型绿道 74.2Km、山地绿园型绿道 131.2Km。

一横：指沿湘江河沿线滨水绿地内的滨河步道及迎宾大道、新南大道和新蒲大道两侧步道进行规划串联，穿越红花岗区、新蒲新区形成的东西向城市风貌型绿道。

一纵：指沿湘江河沿线滨水绿地内的滨河步道及汇川大道两侧步道穿越汇川区、红花岗区形成的南北向城市滨水型绿道。

多环连网：指串联红花岗区、汇川区、新蒲新区等各功能分区内部重要城市公园及居住社区的绿道线路，主要提供功能区之间日常绿色通勤及社区周边休闲而形成的社区及组团绿道。

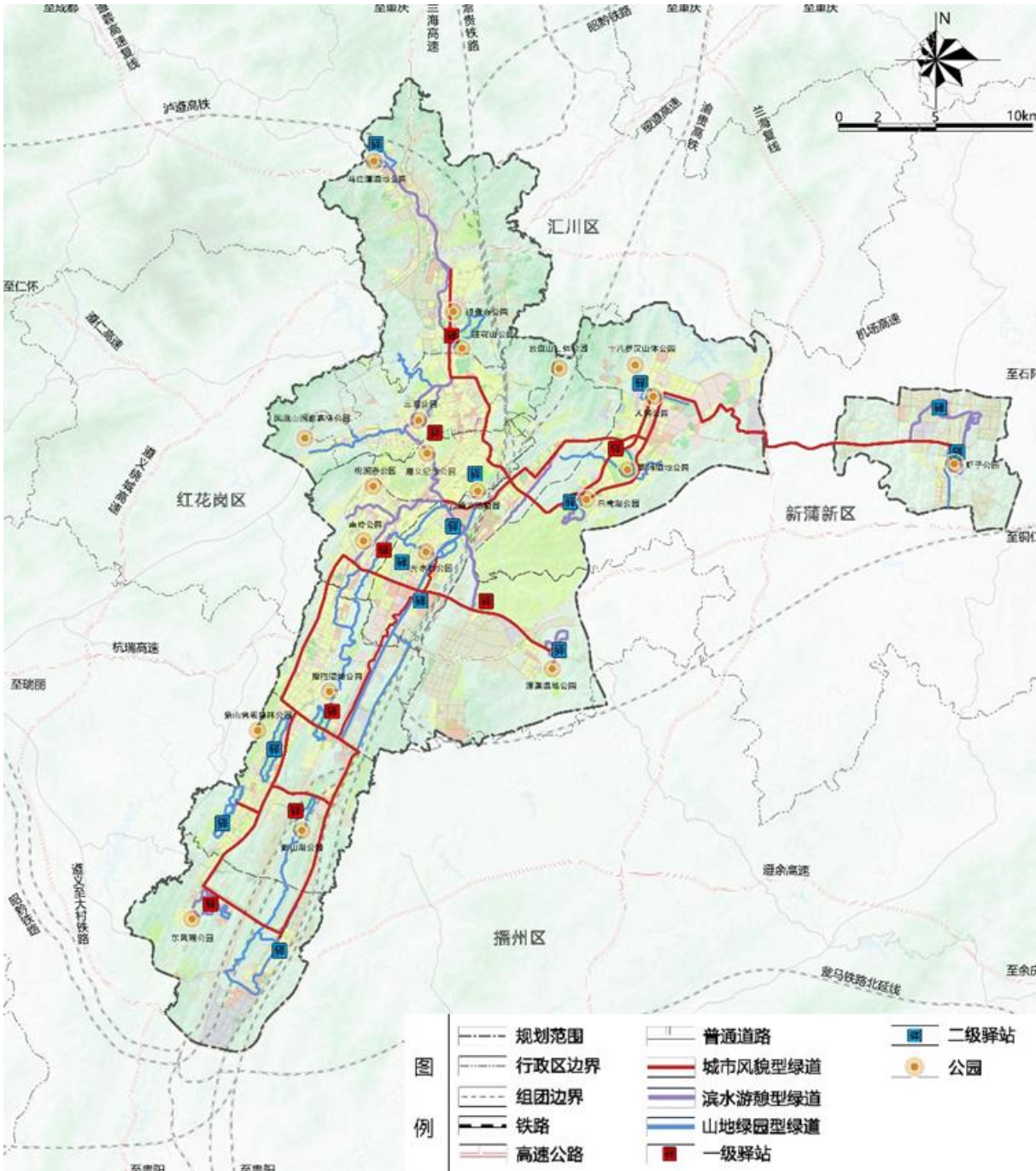


图8-1 遵义市中心城区绿道网络规划方案布局

8.2 慢行驿站设置

8.2.1 布局原则

- （1）驿站的设置主要是结合城市公园、街头绿地、小游园和防护绿地的用地，按照相对集中与适当分散相结合的原则，合理确定服务系统的布局，确保方便绿道使用者，同时便于经营管理与减少干扰，发挥设施效益。
- （2）应有利于保护景观，方便旅游观光，为游客提供畅通、便捷、安全、舒适、经济的服务条件。
- （3）应满足不同文化层次、职业类型、年龄结构和消费层次游人的需要，使游客各得其所。
- （4）服务设施的建筑层数一般以不超过林木高度为宜；兼顾观览和点景作用的建筑物高度和层数服从景观需要。
- （5）应靠近交通便捷的地区，但应避免在有碍景观和影响环境质量的地段设置。

8.2.2 驿站布局

为了解决绿道的配套服务，结合《遵义市城市绿地系统规划（2021-2035 年）》规划了驿站 17 个，其中一级驿站 7 个，二级驿站 10 个。驿站布局及基本功能设施设置要求详见下表。

表8-1 驿站布局设施要求一览表

驿站类型	城市风貌型、滨河游憩型绿道		山地绿园型绿道	
	一级驿站	二级驿站	一级驿站	二级驿站
设置地点	结合大型公园绿地、文化体育设施	结合公园绿地、广场	结合景区或旅游区服务中心、大型社区等	结合村庄、观光农业园等
间距（Km）	5~8	3~5	15~20	5~10

表8-2 驿站基本功能设施设置一览表

设施类型	基本项目	城市风貌型、滨河游憩型绿道		山地绿园型绿道	
		一级驿站	二级驿站	一级驿站	二级驿站
管理服务设施	管理中心	○	-	●	○
	游客服务中心	●	○	●	●
配套商业设施	售卖点	○	○	●	○
	餐饮店			●	○
	自行车租赁点	○	○	●	○
游憩健身设施	活动场地	●	●	●	●
	休憩点	●	●	●	●
	眺望观景点	○	○	○	○
科普教育设施	解说	●	●	●	●
	展示	●	○	●	○
安全保障设施	治安消防点	●	○	●	○
	医疗急救点	○		●	○
	安全防护设施	●	●	●	●
	无障碍设施	●	●	●	●
环境卫生设施	厕所	●	●	●	●
	垃圾箱	●	●	●	●
停车设施	公共停车场	●	○	●	○
	出租车停靠点	●	○	●	○
	公交站点	●	○	●	○

表8-3 驿站规划一览表

序号	名称	位置	分级
1	莲花山公园驿站	莲花山公园内	一级驿站
2	新蒲湿地公园驿站	新蒲湿地公园内	一级驿站
3	金盆山森林公园驿站	金盆山森林公园内	一级驿站
4	凤凰山森林公园驿站	凤凰山森林公园内	一级驿站
5	南岭公园驿站	南岭公园内	一级驿站
6	影山湖人民公园驿站	影山湖人民公园内	一级驿站
7	播雅湿地公园驿站	播雅湿地公园内	一级驿站
8	鸣庄潭湿地公园驿站	鸣庄潭湿地公园站内	二级驿站
9	遵义动物园驿站	遵义动物园内	二级驿站
10	天鹅湖公园驿站	天鹅湖公园内	二级驿站
11	白鹭湖公园驿站	白鹭湖公园公园内	二级驿站
12	深溪公园驿站	深溪公园内	二级驿站
13	遵义花卉园驿站	遵义花卉园内	二级驿站
14	思达乐园驿站	思达乐园内	二级驿站
15	桃山公园驿站	桃山公园公园内	二级驿站
16	象山公园驿站	象山公园内	二级驿站
17	双阳河湿地公园驿站	双阳河湿地公园内	二级驿站

8.3 绿道建设指引

8.3.1 绿道游径

绿道游径建设应保证市民使用安全，结合现状地形，避免大填大挖。在满足坡度、宽度、净空等条件下，宜采用无障碍设计。除借道段之外，原则上应避免机动车进入绿道，只允许对绿道进行维护管理和消防、医疗、应急救援用车临时通行。

绿道游径宽度不宜小于 2 米，以步行道为主，平缓路段可局部设置自行车道。绿道游径铺装满足使用强度的基础上，宜采用生态、经济的本地材料。现状路面条件较好的区域，不宜重新铺装。铺装材料宜透水防滑，与周边环境相协调。根据步行道与自行车道的结合方式，绿

道游径可分为分离式、并行式和混合式。

（1）分离式：在景观性和安全性要求较高的地段，绿道实施场地 8 米以上，空间较为宽裕的可采用分离式。其中都市型绿道宜采用分离式慢行道。

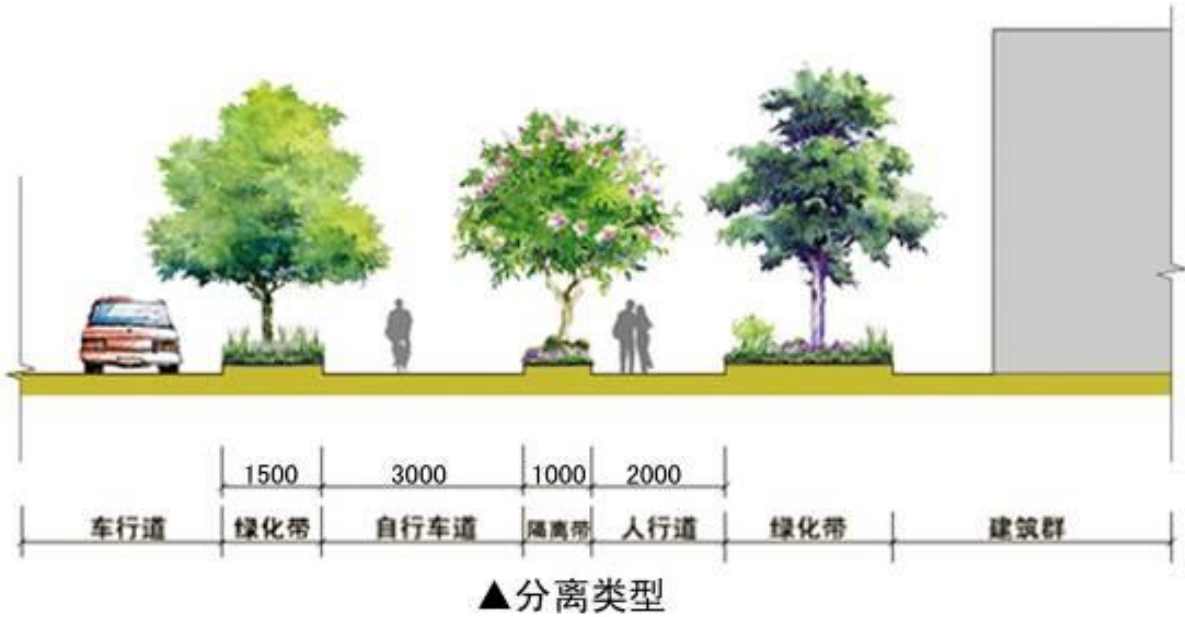


图8-2 分离式绿道设计



图8-3 分离式绿道意向

（2）并行式：绿道实施场地 6~8 米，用地条件有限，可采用并行式。其中郊野型绿道宜采用并行式慢行道。

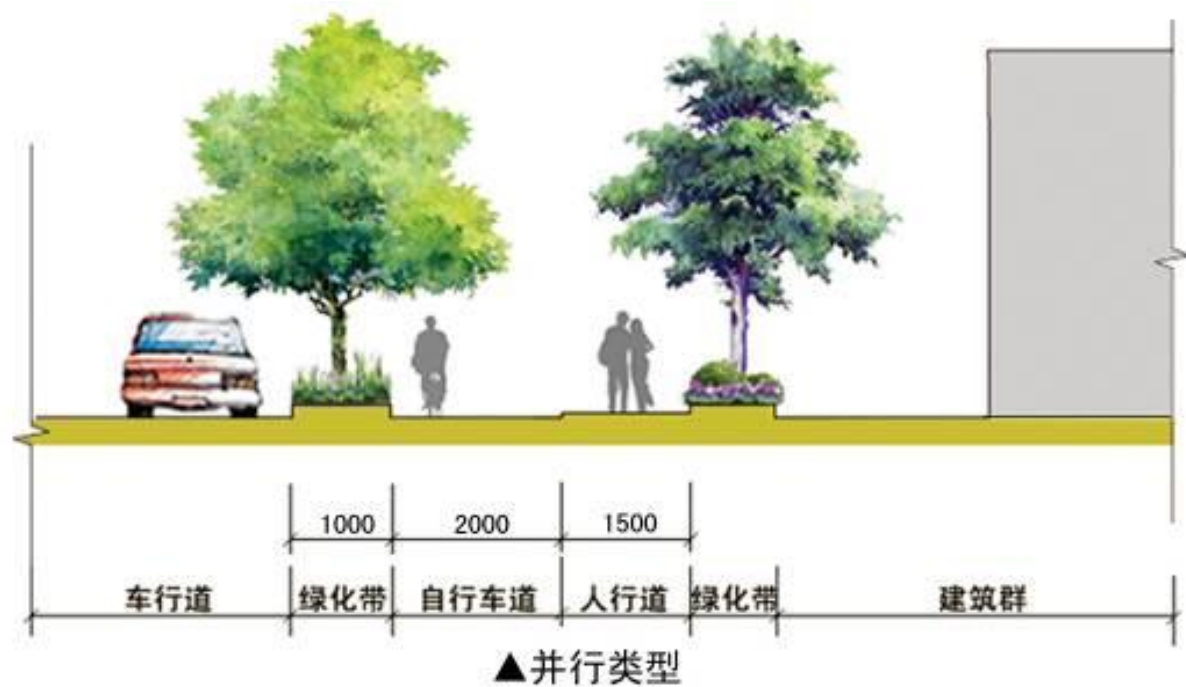


图8-4 并行类型绿道设计



图8-5 并行式绿道

(3) 混行式：绿道实施场地 6 米以下的，可以采用混行型。其中生态型绿道宜采用混合式慢行道。

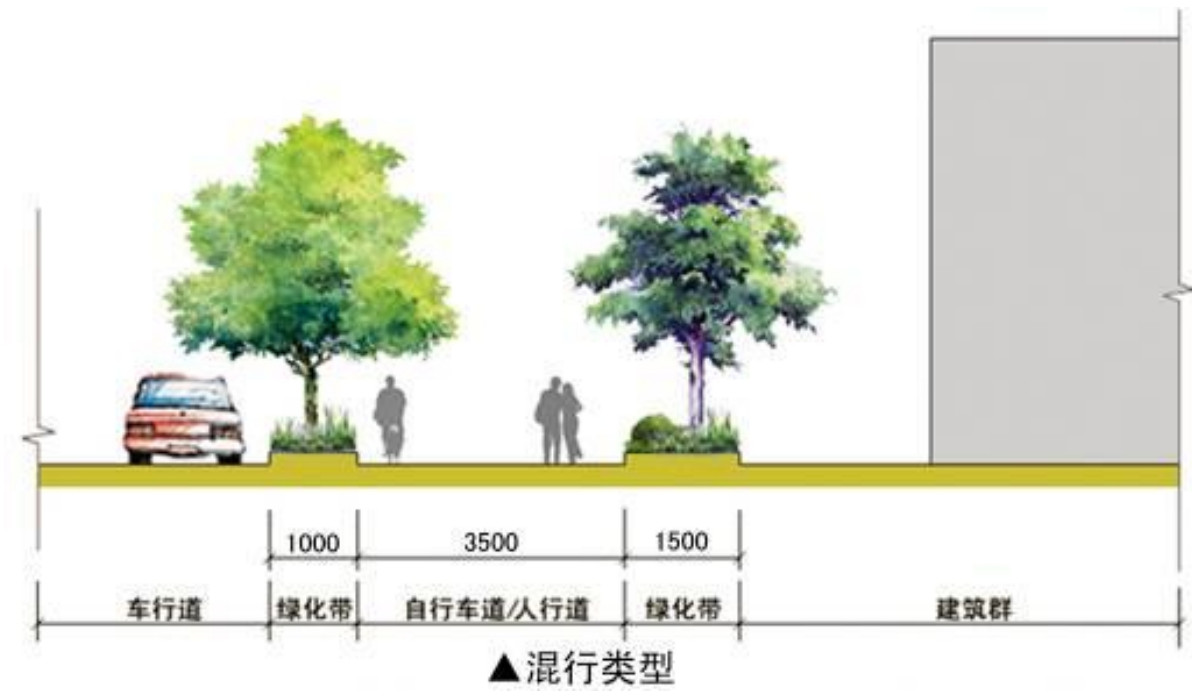


图8-6 混行类型绿道设计



图8-7 混合式绿道意向

绿道游径应设置与机动车道实现有效隔离的设施或标识，包括隔离绿带、隔离墩、护栏和交通标线。在无法设置硬质隔离的路段，绿道游径与机动车道之间必须设置交通标线，绿道游径与机动车道之间应采用白色实线分隔，禁止机动车压行绿道游径。

绿道游径出入口宜邻近已有道路、公路与公交站点，方便交通换乘。

8.3.2 绿道绿化

绿道游径两侧应保留或设置不小于 2 米的绿化带。绿化带内不得设置破坏绿道环境、对绿道使用者存在安全隐患的项目。绿化带内现有的合法建（构）筑物，不得擅自改建和扩建，远期

可根据需要，按照相关法律法规要求，进行产权或功能置换；对现有的违法建（构）筑物则应限期拆除。

应遵循“生态优先、因地制宜、适地适树、地域特色”的原则，结合现状资源特点，根据不同绿道类型进行绿化带种植设计，突出地域特色，并与周边环境相协调。植物配植应兼顾生态、景观、遮荫、交通安全等需求，绿道出入口和交通接驳处应采取通透式种植。

8.3.3 绿道设施

绿道设施主要包括服务设施、基础设施以及标识设施等。

服务设施是指各景观节点的服务中心、沿途休憩点、指示牌和标识等，服务中心和休憩点可结合现有的公园、广场和小节点进行建设，应根据现状和民众需求进行必要的配套建设，包括餐饮、小卖部、公厕、垃圾桶、休息座椅、自行车租赁点等。在人流相对集中的站点，可配套土特产销售点，为游客提供便捷的服务。绿道指示牌和标识内容应简洁明了，根据不同的需要，放在显要位置。

基础设施主要包括医疗急救点、照明设施等保障型服务设施，亭、廊花架等休闲服务设施，公厕、垃圾箱等卫生服务设施。基础设施的建设应按照相关规范执行，结合现状条件，与周边环境协调。充分利用现有设施，减少建设和维护成本。

标识设施包括引导标识、解说标识、指示标识、命名标识和警告标识五大类别。绿道的标识系统采用线性分布，同类标识标牌设置间距通常不应大于 500 米，同一地点需设两种以上标识时，可合并安装在一根标志柱上，最多不应超过四种，标志内容不应矛盾、重复，部分命名和解说标牌可与已有同类标牌整合布置，需显见突出。

第9章 重点片区慢行系统规划

9.1 重点片区选取

典型片区是本次项目的拟选取试点，进行慢行交通整体改善提升的城市慢行单元。通过完善片区慢行通道串联、慢行空间重构、慢行环境整体提升，打造安全性、畅通性、舒适性、趣味性、观光性的慢行交通系统，构筑城市文创慢行空间，打造时尚休闲购物中心，提升城区商业价值，构建高品质城市新城高地。

9.1.1 片区选取原则

随着社会的快速发展，遵义市交通拥堵日趋严重，交通问题逐渐突出，尤其是汇川区、红花岗区慢行交通配套设施及相关规划已经过时，无法有效引导小汽车交通出行向“公交+慢行”方式转移。为改善城区慢行条件，引导遵义市居民绿色出行，本次规划拟选取一个典型片区作为慢行交通改善示范片区，推动遵义市慢行交通改善工作落实。本次典型片区选取原则为选取人口、岗位高度聚集、慢行出行需求较大、涵盖出行人群齐全的慢行与道路基础设施完备的片区作为典型示范片区进行慢行交通重点打造。

经初步研究，拟选取新蒲新区作为备选片区，抽取其中的单元作为备选子项。通过对备选子项范围内的公园绿地、商业办公、交通设施、历史街区等慢行交通资源对比及设施情况，最终选取新蒲新区典型片区作为本次规划典型片区。

9.1.2 片区研究范围

新蒲新区典型片区研究范围为新龙大道、湖滨路、三贤路、新蒲大道围合区域，总面积约为 10.9km²，覆盖了片区内主要的商业、休闲、办公、慢行观光，求学，居住等主要慢行节点。

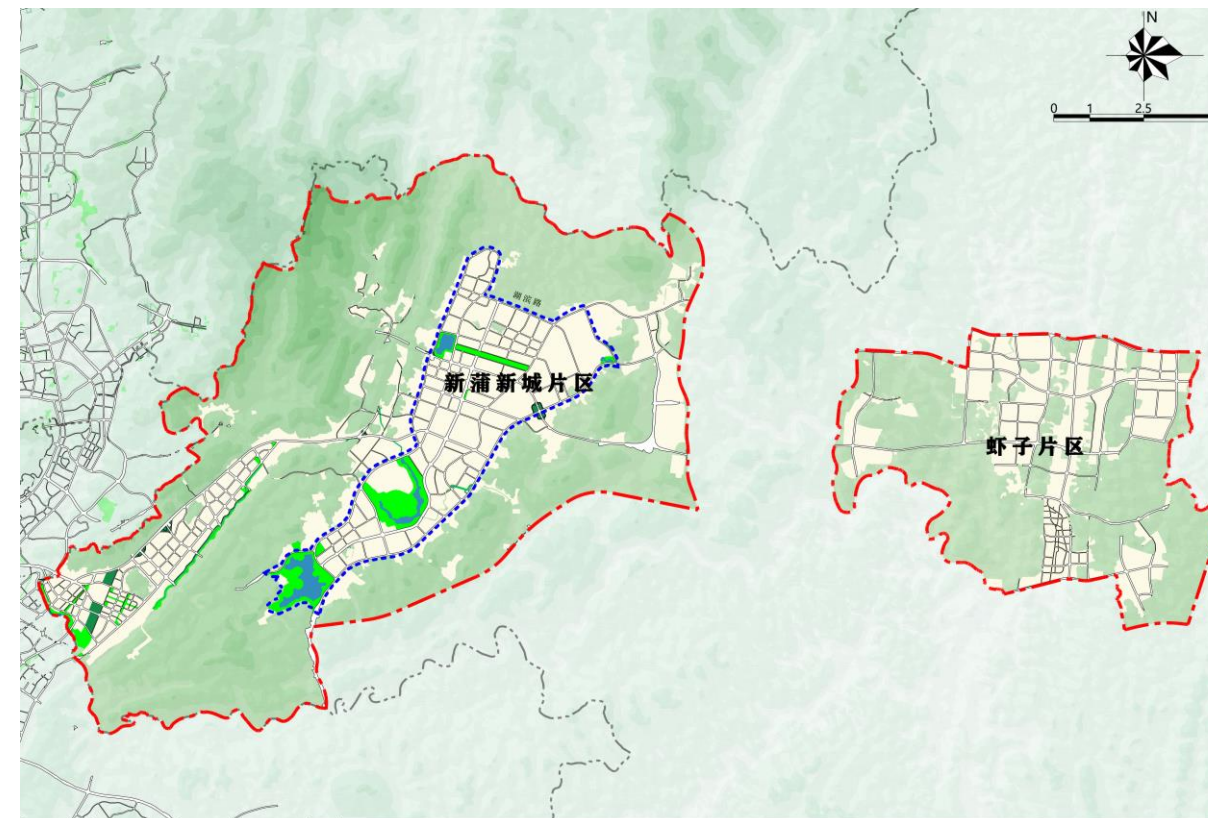


图9-1 新蒲新区典型片区研究范围

9.2 片区现状分析

9.2.1 概况

典型研究片区位于遵义市新蒲新区，片区内购物商场、公园绿地、文体广场、医院资源、大学校园，住宅资源众多，是新区建成后遵义市购物、休闲以及文化旅游的新高地。



图9-2 新蒲新区印象

随着社会的快速发展，例如其他许多旧区，区内的配套设施及相关设计已经过时，同时存在交通繁忙、基建老化、慢行环境不佳等问题，慢行交通无法与其遵义核心商区地位匹配，也

不能满足市民对于美好生活环境的期望。

9.2.2 用地情况分析

因片区内购物商场、公园绿地、行政办公，大中学校，文体公园是遵义市人民购物休闲、社交娱乐的主要目的地，片区承载了新蒲新区居民休闲购物的慢行出行需求。

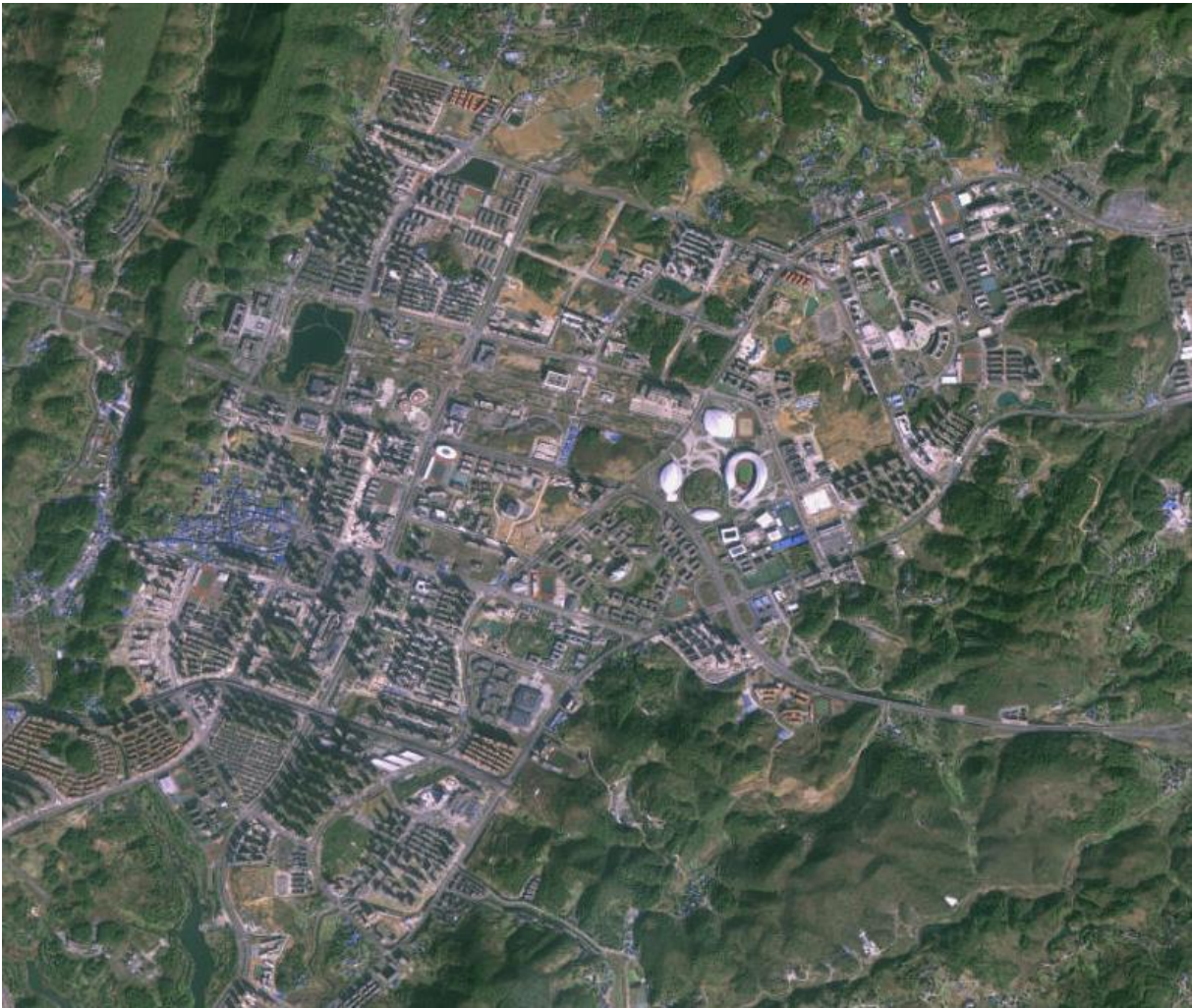


图9-3 研究片区用地性质图

现状新蒲新区用地性质主要以居住用地，商业办公用地和公园绿地为主，教育、医疗用地为辅，沿街设置有大量临街商铺，商铺主要以零售、餐饮为主。片区内较大的公园绿地主要有天鹅湖人民公园、遵义市大剧院、遵义市奥体中心；大型购物商场主要有林达阳光城、布洛克大街、遵义新蒲万达广场、遵义金融商务中心等购物百货商场；居住小区主要有碧桂园、中建幸福家园，紫荆国际，蔷薇国际，美的云熙府等；医院主要有遵义医科大学附属医院，遵义医科大学口腔医院等；学校主要有遵义医科大学、贵州航天职业技术学院，遵义师范学院，遵义职

业技术学院，遵义市实验学校，遵义四中，遵义十五中，遵义市体育运动学校等；此外还有奥体中心等文化娱乐设施。



图9-4 片区内部分城市建筑

9.2.3 综合交通现状分析

片区内道路交通设施方面，现状道路设施完善，路网密度适中，现状道路基本配建慢行空间，如长征大道，新蒲大道等。现状片区内道路状况如下。

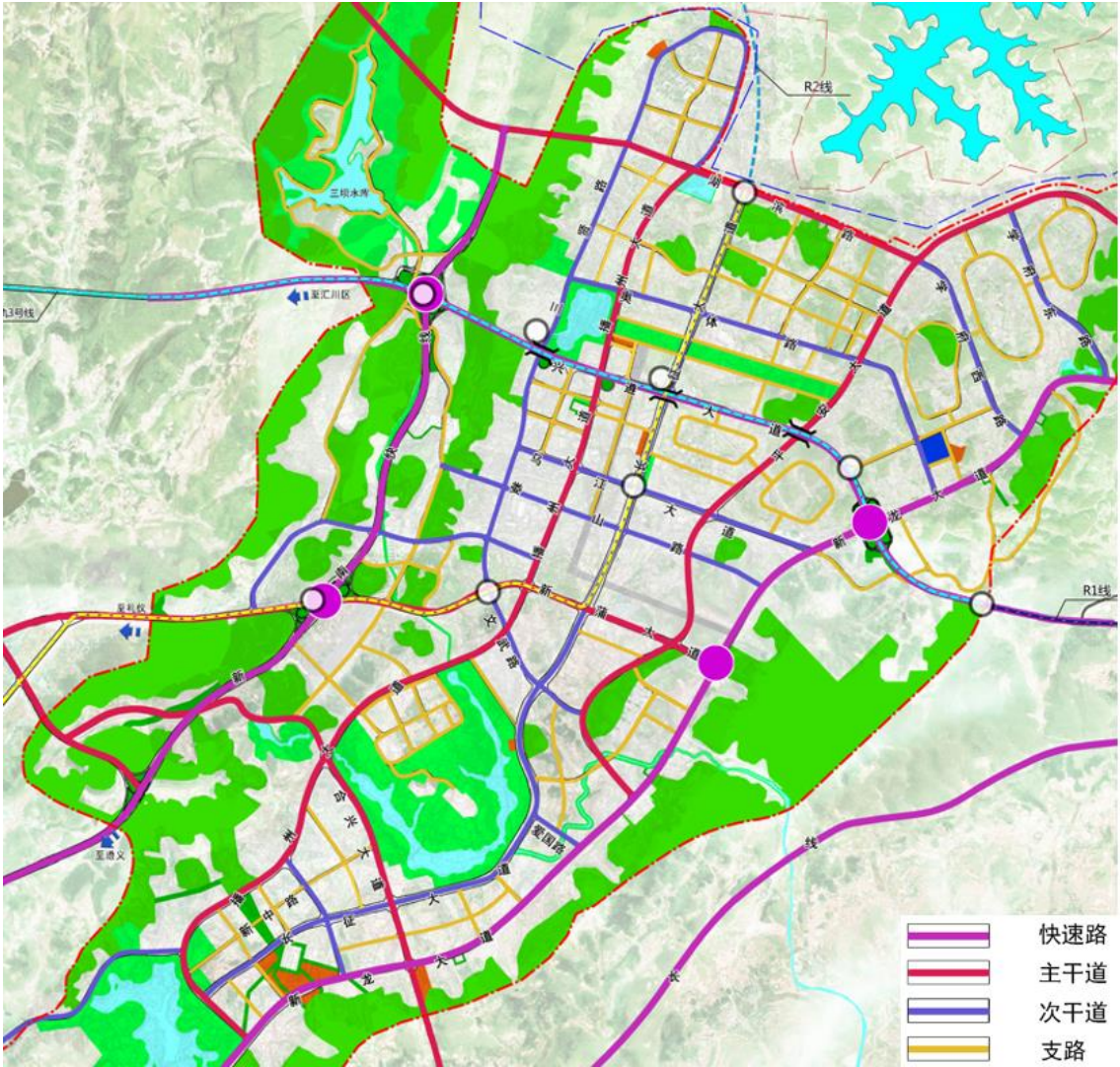


图9-5 片区现状路网



图9-6 片区内部分道路现状

表9-1 新蒲新区典型片区现状道路一览

路名	等级	红线宽度（m）	机动车道数（双向）
新蒲大道	主干道	46	双 8
新龙大道	快速路	32	双 6
平安大道	主干道	30	双 6
兴遵大道	快速路	51	双 6
长征大道	主干道	65	双 6
湖滨路	主干道	28	双 4
三贤路	次干道	40	双 6
乌江大道	次干道	40	双 6
娄山路	次干道	24	双 4
奥体路	次干道	24	双 4
府前路	次干道	24	双 4

片区内道路交通运行方面，交通量主要集中在片区外围高等级道路上，其中长征大道东段高峰小时交通量峰值达到 1754pcu/h，乌江大道高峰小时交通量峰值达到 964pcu/h，大量交通量聚集于高等级道路导致三贤路、乌江大道、长征大道等主要道路交通运行压力偏高。

新蒲新区为新建成区，研究范围内道路慢行空间建设较为完善，但存在慢行网络不闭合，慢行空间挤占等情况，导致交通微循环受阻。

林达阳光城周边，长征大道，三贤路，乌江大道及秀河线等道路，受到阳光城步行街影响，慢行与机动车交通交织，高峰时期拥堵情况明显。

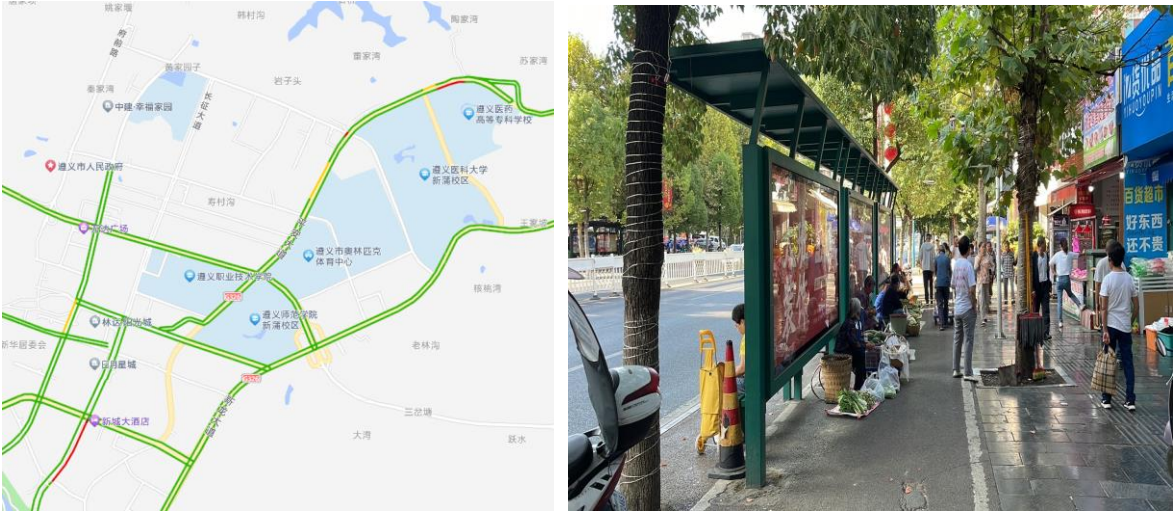


图9-7 片区早高峰期间道路饱和度

公共交通方面，新蒲新区典型片区内常规公交覆盖水平良好，现有公交站 13 对，公交站点 300 米覆盖率达到 100%；共有常规公交线路 34 条，主要集中于长征大道、三贤路及平安大道，公交线路主要发往汇川区、红花岗区及播州区方向，公交站点分布如下图所示。



图9-8 片区常规公交线路分布

虽然片区内公交覆盖水平良好，但现状片区内公交配套设施老旧，公交停靠站、公交专用道等设施配套不足，且现状运营的公交均为常规公交，缺乏大运量、快速的公交服务设施。

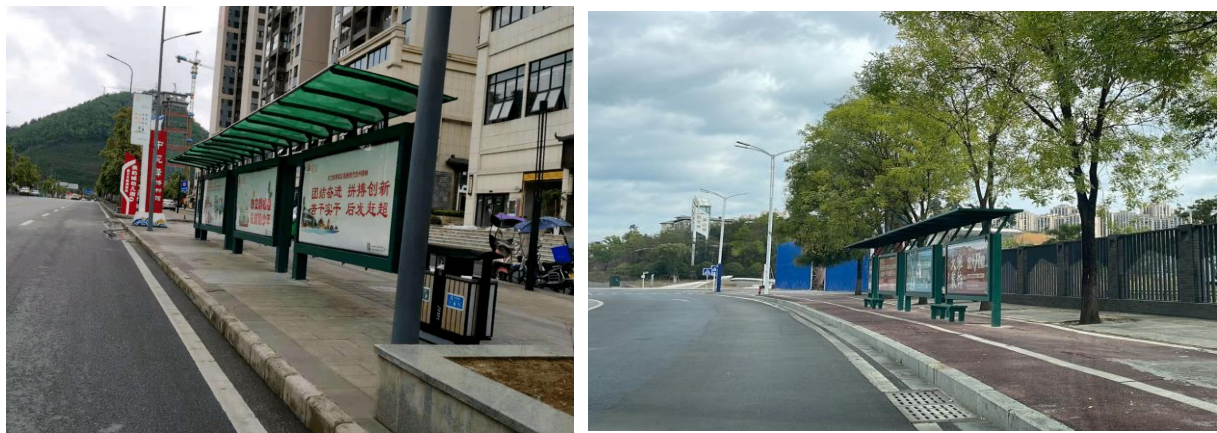


图9-9 片区内部分公交站点现状

停车系统方面，片区内停车供给基本满足需求，路边停车及占用人行道停车现象较少。非机动车停放车供不应求，现状长征大道两侧非机动车存在乱停乱放，侵占人行道空间。

9.2.4 慢行系统现状分析

1、慢行交通设施现状

慢行交通网络方面，片区内现状步行交通网络完善，但自行车网络建设相对滞后。片区内道路已经实现步行道完全覆盖，步行道连续性、可达性好，现状片区内自行车道主要沿主次干路布局，21.5km 自行车道，全部支路无独立自行车道，网络连续性较差。



图9-10 片区现状步行道铺装分布

慢行空间方面，片区内步行道空间充裕，自行车道空间相对不足（低于 2.5 米）且缺乏独立性。

慢行环境方面，片区内慢行道铺装、绿化等设施老旧、落时，慢行环境不佳，此外，片区内慢行景观、街道小品等提升慢行出行趣味性的艺术设计缺乏，慢行空间单调乏味，居民慢行出行体验较差。





图9-11 片区现状自行车道铺装分布

过街设施方面，现状片区内设置有 5 处人行天桥，11 处人行地道，地下过街设施偏多，主要分布于乌江大道、新蒲大道。立体过街设施设计方面，人行天桥和地道都只考虑行人使用功能，缺乏对非机动车的考虑，立体过街设施对非机动车极不友好；重点位置过街设施缺乏遵义元素，无法较好的展示遵义市的文化形象。

2、慢行交通运行现状

现状新蒲新区典型片区慢行交通出行需求旺盛，步行街、天鹅湖公园、利达阳光城等慢行热门地区吸引大量居民于片区内慢行出行。慢行出行高峰期间，步行街、天鹅湖公园、利达阳光城等地区人员聚集程度高，慢行热度全市最高。

片区内步行者主要分布在步行街内，主要为购物休闲和通学的慢行人群；骑行者主要以电动自行车为主，各个道路均有分布，主要为通勤人群。

立体过街设施运行方面，现状片区内立体过街设施偏多，且功能上存在一定的缺陷，致使现状片区内多数人行天桥使用率均较低，如步行街人行天桥，高峰小时行人流量仅 742 人次、市政府交叉口人行天桥高峰小时人流量仅 735 人次，远未达到人行天桥设置标准。

9.2.5 现状问题总结

对新蒲新区典型片区现状交通情况进行深入梳理总结，片区内现状交通主要存在以下问题：

- 1) 机动车交通繁忙，存在阻塞瓶颈；
- 2) 缺乏高效、大容量的公交支撑；
- 3) 步行交通环境品质有待提升；
- 4) 自行车交通系统不尽完善，友好度不够；
- 5) 片区城市设计、主题亟需深化、改善。

9.3 片区规划方案

9.3.1 网络规划

新蒲新区典型片区内慢行交通需求走廊主要集中在片区围合的主要道路及内部长征大道、乌江大道十字架走廊上，各走廊慢行交通需求如图所示。

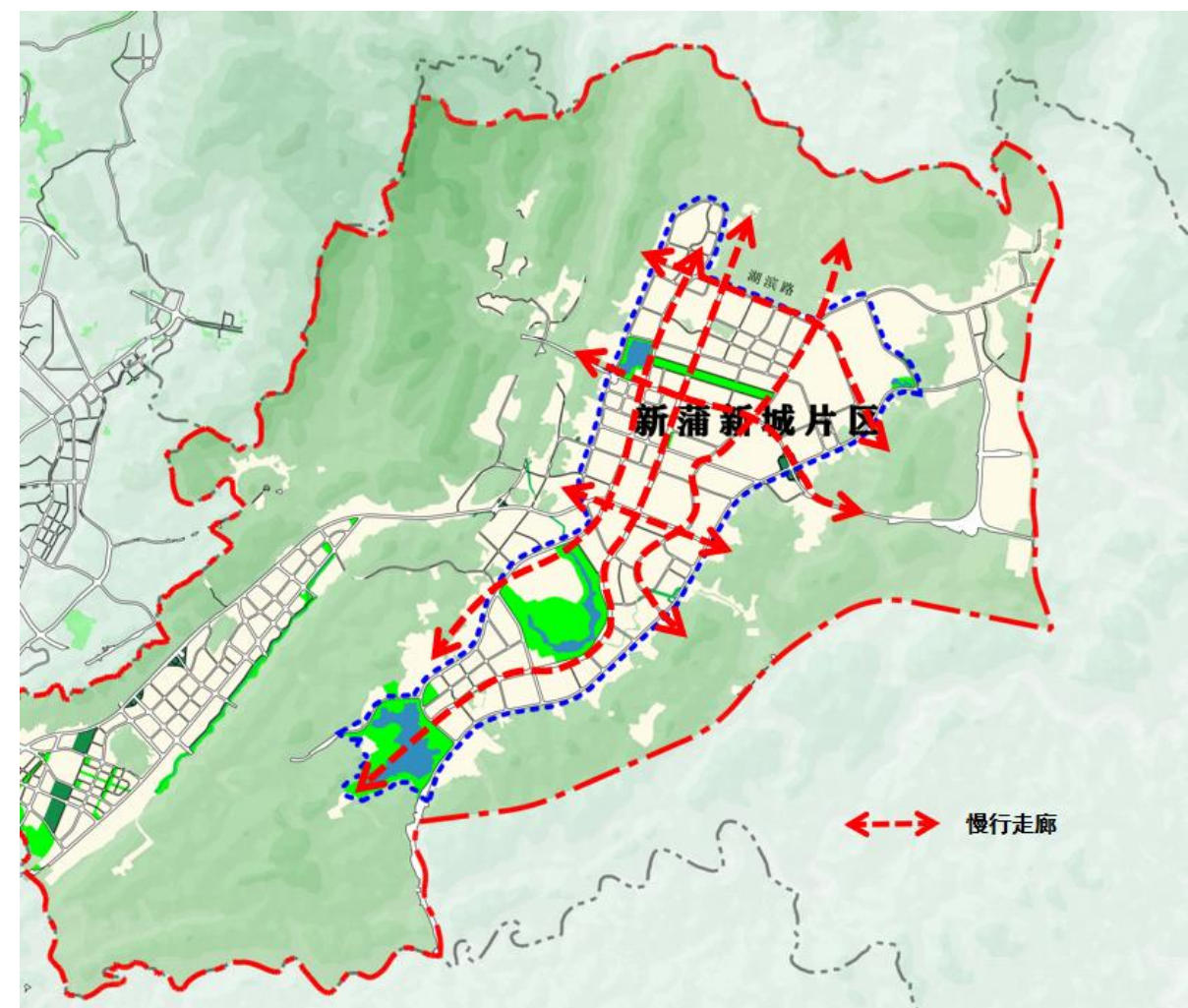


图9-12 片区慢行需求走廊示意

1、步行道网络

片区共规划步行道 102.97km，其中规划轨道交通接驳步行道 31.06km、中长距离步行道 67.55km、其他日常性步行道 4.35 km，步行道网络密度达到约 9.45km/km²。

规划轨道交通接驳步行道主要分布在湖滨路、奥体路、乌江大道、新蒲大道、平安大道、播州大道，中长距离步行道主要分布在三贤路、高新快线、娄山路、兴龙大道等，从而形成完善的步行道网络，满足片区内主要的通勤、接驳、商业、生活等出行需求。

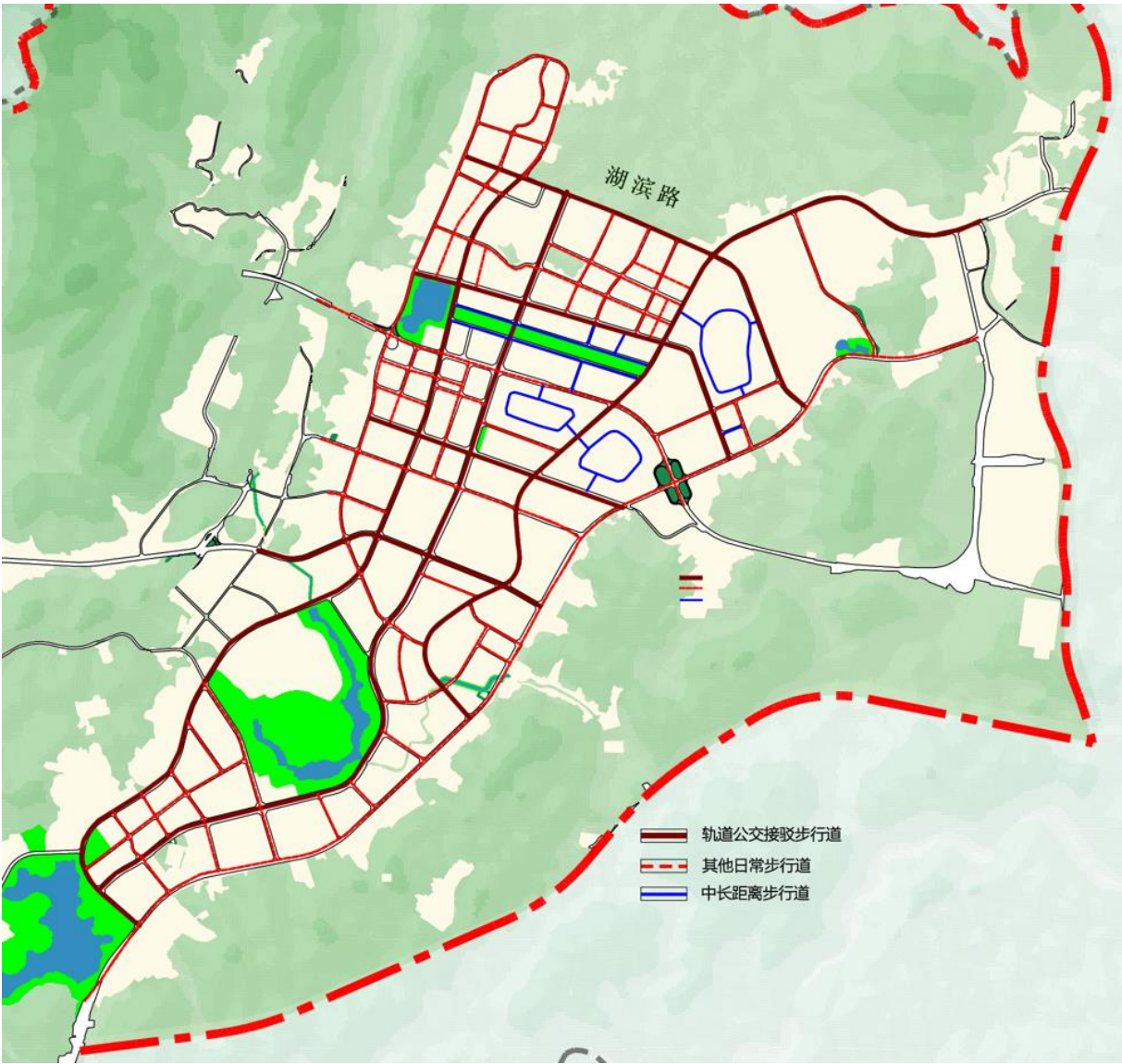


图9-13 片区步行道网络规划方案布局

2、自行车道网络

片区共规划自行车道 75.10km，其中规划轨道交通接驳自行车道 26.09km、中长距离自行车道 45.80km、其他日常性自行车道 3.20 km，自行车道网络密度达到约 6.89km/km²。由于现状自行车道沿主次干路分布，本次规划拟新增府前路、新蒲大道等 6 条自行车道，新增自行车道总长 12.5km，明确定义其他道路路侧连续空间为自行车道。

规划轨道交通接驳自行车道主要分布在奥体路、乌江大道、播州大道、长征大道等，中长距离自行车道主要分布在高新快线、娄山路、新龙大道、三贤路等，其他日常性自行车道主要分布在新蒲大道等，从而形成完善的自行车道网络，以满足片区自行车出行需求。

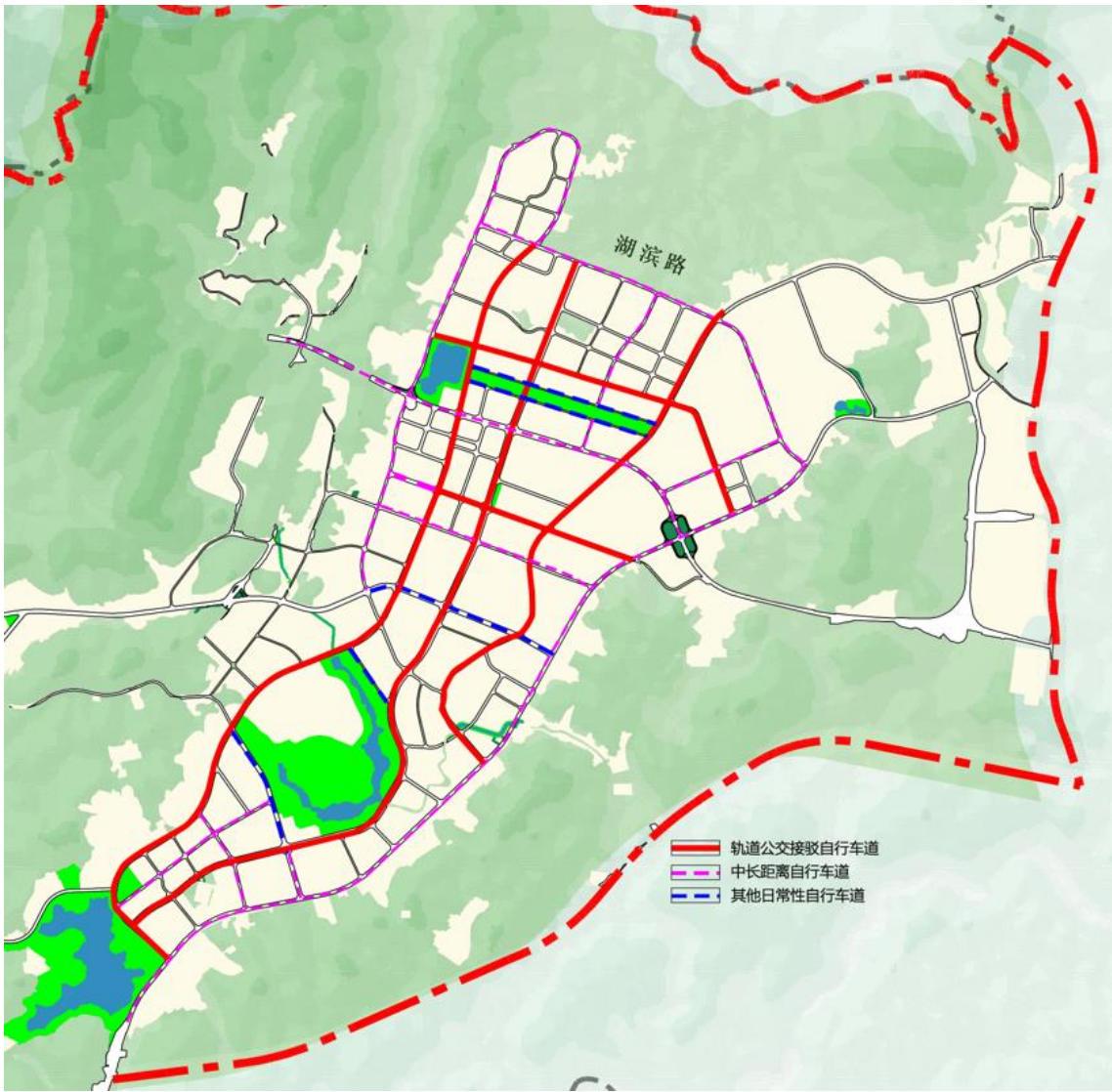


图9-14 片区自行车道网络规划方案布局

表9-2 规划新增自行车道一览

序号	路名	长度（km）	建设内容
1	新蒲大道（三贤路—新龙大道）	1.98	新增其他日常性自行车道：3m 宽，人非共板
2	娄山路（三贤路—新龙大道）	2.25	新增中长距离自行车道：3m 宽，物理隔离
3	乌江大道（播州大道—三贤路）	0.49	新增中长距离自行车道：4m 宽，人非共板
4	兴遵大道（新龙大道—三贤路）	3.19	新增中长距离自行车道：2m 宽，物理隔离
5	连接支路（湖滨路—奥体路）	1.27	新增中长距离自行车道：2m 宽，划线隔离
6	三贤路（湖滨路—新蒲大道）	2.66	新增中长距离自行车道：共享街道
7	新龙大道（湖滨路—新蒲大道）	3.31	新增中长距离自行车道：2m 宽，物理隔离
8	湖滨路（三贤路—新龙大道）	3.82	新增 2 米中长距离自行车道

3、立体过街设施

结合未来片区内城市公共交通的建设情况，规划新增天桥过街设施 4 座（奥体路奥体中心天桥、乌江大道遵义党校天桥、平安大道遵义航天职校天桥、平安大道遵义医专天桥、平安大道遵义师范学院天桥），同时对现有人行天桥进行改造提升。

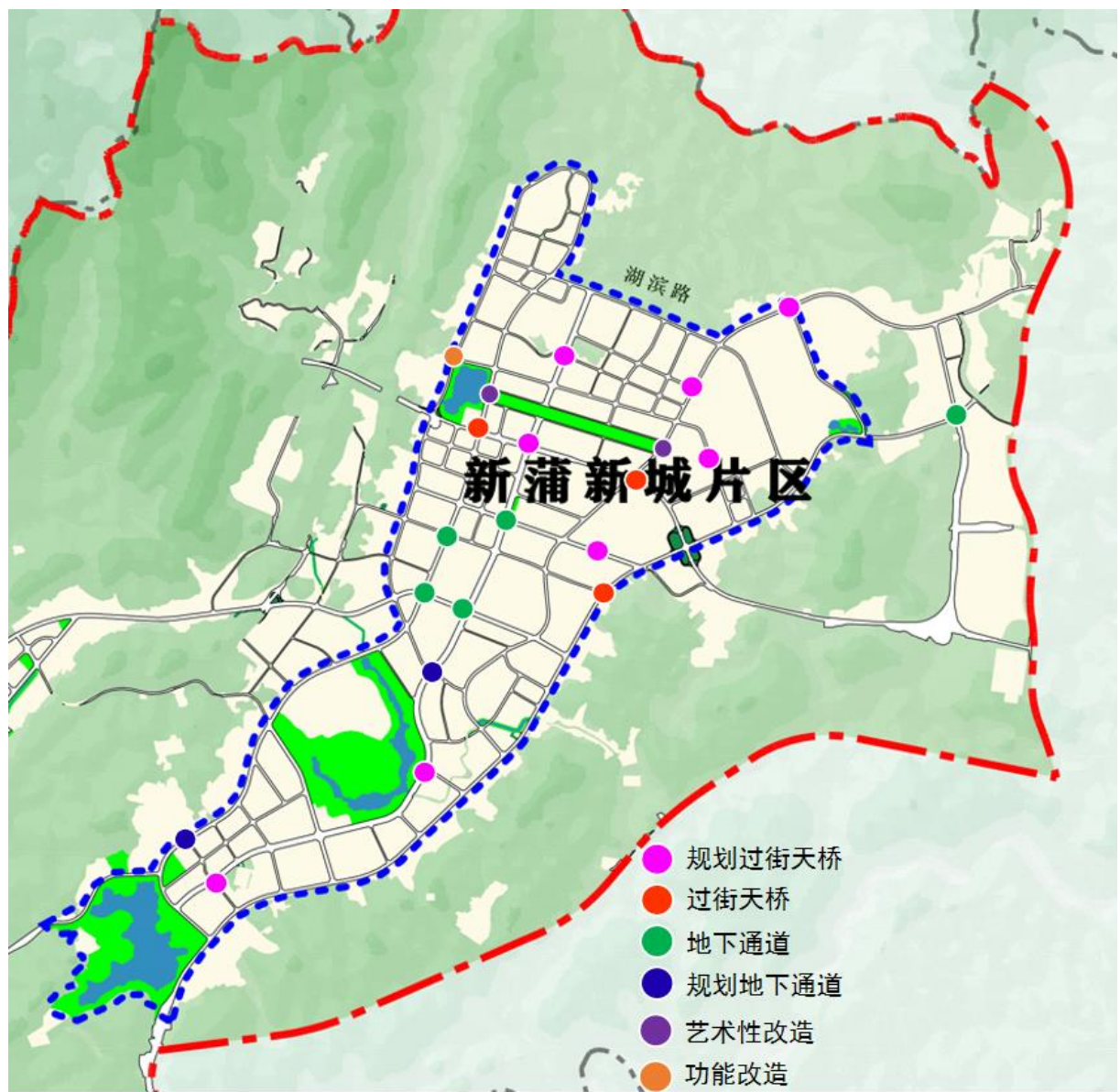


图9-15 片区立体过街设施规划方案布局

规划对步行街人行天桥进行功能性改造，加装无障碍设计，提高立体过街设施的使用率及对行人和非机动车的友好度；规划对人行天桥进行艺术提升改造，强调人行天桥的艺术性，展示遵义市城市特色，彰显地方特色。

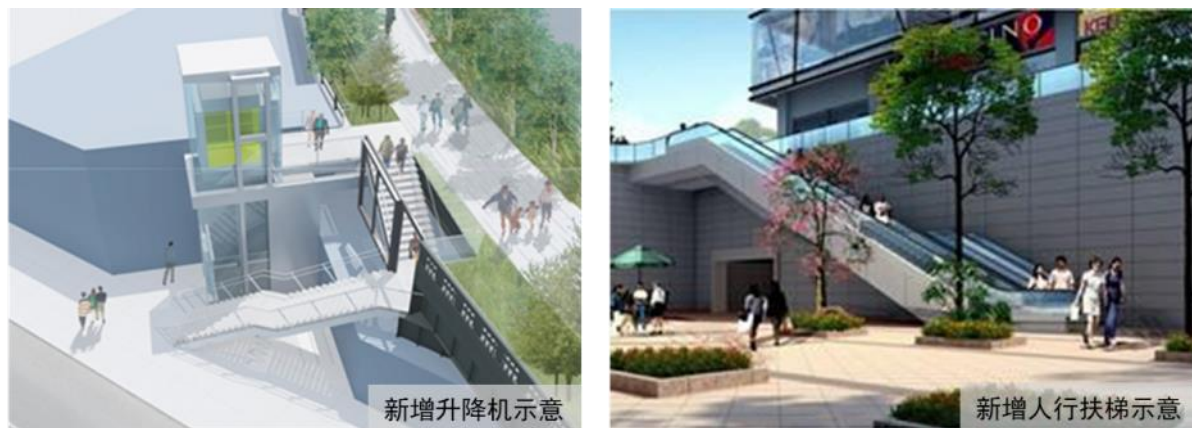


图9-16 立体过街设施功能提升方案示意

4、绿道网络

规划绿道 40.26 km，其中城市风貌型绿道 23.03 km、滨河游憩型绿道 28.51 km、山地绿园型绿道 11.75km，形成完善的绿道网络，满足慢行出行者休闲游憩需求。



图9-17 片区绿道网络规划方案布局

9.3.2 空间规划

1、道路空间重构

依据全市步行道与自行车道空间控制标准，对片区内慢行通道进行空间落实，保障慢行通道空间。

新蒲新区慢行道道路空间重构改造规划方案中，规划乌江大道、新蒲大道道路断面改造，建设主要自行车道；规划三贤路、奥体路、高新快线辅道、娄山路、新龙大道，连接支路进行道路断面改造，建设一般自行车道。

表9-3 慢行道空间改善一览

序号	路名	长度（km）	内容
1	新蒲大道（三贤路—新龙大道）	1.98	维持机动车道条件，改造 3 米宽自行车道
2	娄山路（三贤路—新龙大道）	2.25	改造为双向四车道，改造 3+3m 非、人共享街道
3	乌江大道（播州大道—三贤路）	0.49	维持机动车道条件，改造 3+3m 非、人共享街道
4	兴遵大道（新龙大道—三贤路）	3.19	机动车道改造双向四车道+2m 非机动车道
5	连接支路（湖滨路—奥体路）	1.27	新增 2 米自行车道
6	三贤路（湖滨路—新蒲大道）	2.66	维持机动车道条件，改造 3+3m 非、人共享街道
7	新龙大道（湖滨路—新蒲大道）	3.31	改造机动车道，新增 2 米自行车道
8	湖滨路（三贤路—新龙大道）	3.82	维持机动车道条件，改造 3+3m 非、人共享街道

以新蒲大道为例，由于道路断面变化较大，不仅机动车道断面不一致，慢行道也存在很大差异，道路断面差异过大导致三贤大道到长征大道这一段成为道路通行及交通安全瓶颈。为保证新蒲大道通行能力，保障连续而充足的慢行空间，提高慢行出行安全性，本次规划对新蒲大道按照规划道路红线结构进行道路断面调整，最终形成统一道路断面。

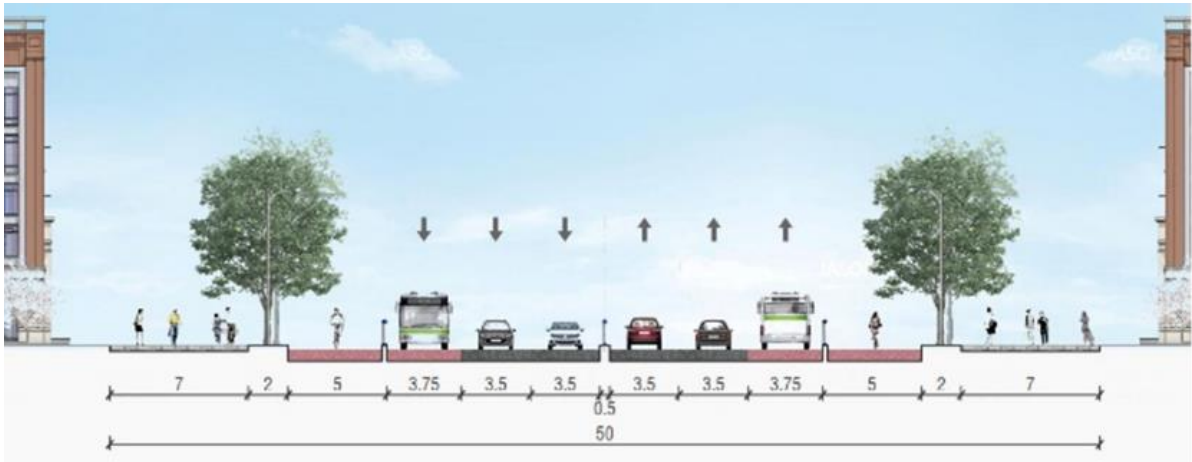


图9-18 新蒲大道道路断面改造方案示意

2、道路节点改善

本次规划中的道路节点主要指道路交叉口、沿线道路开口及公交站点。以慢行优先为原则，提出研究区域内步行/自行车过街优化设计及其他节点慢行改善设计。规划对研究范围内 7 处主要交通节点进行自行车优化过街设计，长征大道、三贤路、新蒲大道等道路沿线开口设置自行车优先通行标志标识。



图9-19 自行车过街带示意

为保证规划方案科学合理，本次规划对部分交叉口及公交站点进行了详细设计，设计方案包括优化交叉口转角，增加自行车过街带，设置自行车优先通行区等方案。

3、自行车停车布设

为保障自行车停放规范、有序，同时能高效、集约的利用城市空间，加强与片区内公园广场、公交站点及建筑出入口的衔接，本次规划建议充分利用树池、天桥等非活跃性空间进行统一风格进行自行车停车位设计。



图9-20 自行车停车位设置示意

本次规划新蒲新区沿主要自行车道、公共交通站点布设自行车/共享单车停车点 14 处；结合道路断面调整，与内部小支路布置路内自行车停车点。



图9-21 片区自行车停车位规划布局

表9-4 自行车停车位分布表

序号	路名	形式	规模
1	三贤路（府前路）	路侧	3 处 200 辆
2	湖滨路	路侧	3 处 150 辆
3	长征大道	路侧	4 处 200 辆
4	播州大道	路侧	4 处 300 辆
5	平安大道	路侧	3 处 300 辆
6	新龙大道	路侧	2 处 200 辆
7	奥体路	路侧	2 处 100 辆
8	新蒲大道	路侧	2 处 100 辆
9	乌江大道	路侧	2 处 100 辆
10	娄山路	路侧	2 处 50 辆
11	内部支路	路侧	4 处 100 辆

4、交通稳静化设计

在“以人为本、慢行优先”的理念指导下，提出片区内慢行交通稳静化措施，对片区内现有交通设施进行稳静化设计，提升片区慢行出行安全性、便捷性与舒适性。

本次稳静化设计主要关注三个方面：

- 过街安全：通过缩短过街距离、抬高人行过街、过街设施铺装及标识标线的改善来提高行人过街安全性。
- 机动车减速：片区内通过道路曲线化、新增路拱等一系列的设计方式，降低机动车运行速度，降低交通噪音影响，保障行人安全。
- 与其他设施的结合：结合实际情况，完美地将交通稳静化的设计于其他交通设施（路内停车位、街道小品）进行结合。



图9-22 交通稳静化设计示意

本次规划中，进行交通稳静化设计方案主要包括以下几点：

- 长征大道、乌江大道等沿线人行过街抬高 6 处；
- 新蒲大道、三贤路沿线人行道局部拓宽 3 处；
- 道路曲线化改造 1 处（市政府交叉口）；
- 交叉口转弯半径调整 4 处。

表9-5 交通稳静化设计内容一览

序号	路名（交叉口）	内容
1	三贤路	市政府人行过街抬高；步行街出口人行道局部拓宽。
2	乌江大道	步行街出口人行道过街抬高 3 处
3	新蒲大道	交叉口出口人行过街抬高 2 处
4	长征大道	步行街出口人行道局部拓宽 2 处
5	娄山路	道路曲线化改造
6	播州大道—乌江大道	交叉口转弯半径调整为 15~20 米

9.3.3 环境规划

1、铺装改善提升

慢行道铺装改善提升包括步行道铺装和自行车道铺装，主要从园林景观设计角度出发，采用硬铺装（广场砖、铺地砖、铺路石、碎石片、石米路面）来美化步行及自行车道，一方面提高慢行道使用舒适度，另一方面路面铺装可以成为景观组成部分，对于自行车道，可选乌江大道沿线作为试点，采用沥青或混凝土材料铺装。



图9-23 乌江大道现状步行道与改善意向

步行道铺装：旧式混凝土道板砖更换成生态透水材料或石材铺装；

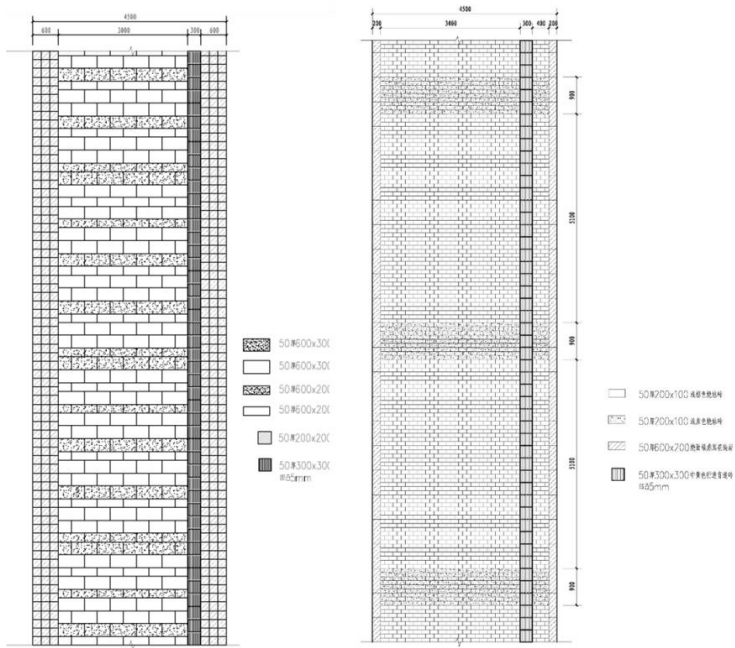


图9-24 人行道铺装改善示意

自行车道铺装：三贤路沿线自行车道铺装改为 SMA 改性彩色混凝土铺装。

2、无障碍设计

对老年人和残疾人的关注程渐渐成为社会文明和进步的重要标志之一，因而城市中无障碍设计的完善与运用，也随之得到强大推动。无障碍设计的内容主要是针对社会中的有障碍人群，在充分满足如残疾人、老年人、孕妇、小孩等有障碍人群需求的同时，也要满足正常人的使用需求。

遵义市道路无障碍设计应注重人性化，侧重路段、路口无障碍设施的连续性，例如三面坡缘石坡道的铺设以及行人二次过街设施的运用。

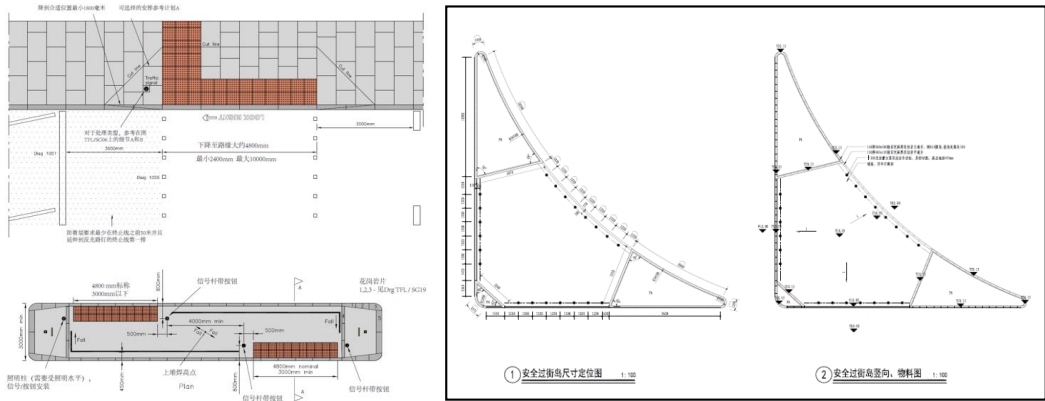


图9-25 无障碍设施改善意向

3、街道小品更新

街道小品是为公众服务的一类基础设施，在交通引导性等功能的基础上，为人提供诸多的交往休闲的便利，创造出更多丰富的街道空间，是城市街道上不可或缺的组成部分，街道小品更新主要针对片区内的公园/绿地等区域，提供可供居民休憩/聊天/饮水/锁车等设施，从而提升片区活力/增强慢行空间的弹性。



图9-26 新蒲新区街道小品更新意向

4、公共空间特色打造

随着遵义市经济社会和城市建设的飞速发展，片区公共空间的塑造应在保护城市原有生态环境的基础上，适应时代的需要，在城市景观与地域自然环境相协调的条件下塑造城市空间环境特色。公共空间特色打造应结合遵义市的特色，增加长征文化、红色文化元素和色彩，提升公共空间的亲和力，同时取消路侧不必要的隔离护栏，并对护栏开展专项艺术化设计，突出城市特色。

9.3.4 与其它交通系统之间的衔接规划方案

1、步行道与公共交通系统衔接

步行系统出行具有灵活性，普遍适应性。新蒲新城规划典型片区依托规划轨道公交场站分布情况，基于新蒲大道、长征大道、兴遵大道、播州大道、平安大道等道路，布置服务于轨道、公交站点 500m 出行范围的接驳出行的步行道，满足市民在不同交通方式之间转换、接驳的需求；借助城市次干路及支路，结合居民需求布置中长距离步行道，服务于 1km 范围内出行，满足市民此范围内的通勤、通学、休闲、生活服务的出行需求；根据用地布局情况，结合公园绿地，工业、仓储等用地布局情况，基于道路网络体系布局其他日常性步行道以满足片区步行出

行需求。

2、自行车道与公共交通系统衔接

自行车出行具有灵活、准时、无污染、低成本等优点，服务于通勤、通学等常规出行及居住端的公共交通接驳，能将公共交通站点辐射范围扩大至 3km 左右。结合新蒲新城片区气候环境条件，非机动车可以成为公共交通接驳最佳的方式，尤其是在站点周围 1~3km 范围内。根据轨道交通站点区位、周边土地开发情况、用地条件、自行车接驳需求的不同，将自行车停车设施布局模式分为三大类：

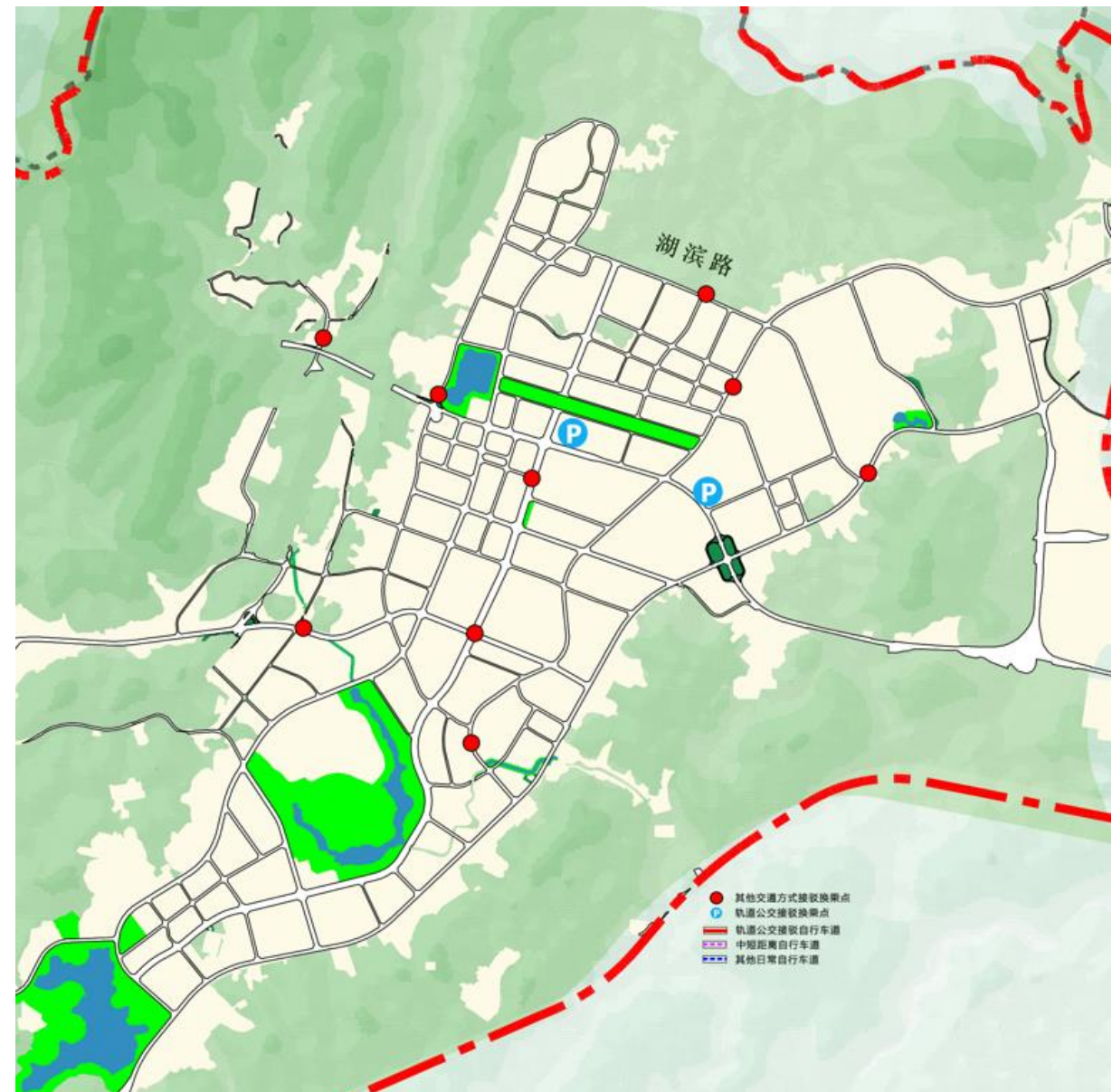


图9-27 片区自行车系统与其它交通系统衔接规划方案布局

(1) 对于客流量较大且有站前区域的轨道公交站，自行车停车设施宜集中在站前区域靠近站点出入口的位置，但应避免与地铁客流主要流向发生冲突。

(2) 城市中心区大部分公交站周边土地开发已较城市用地紧张，难以形成集中的自行车停车场。在人行道宽度充裕的情况下，可沿路布置带状停车设施；同时可利用公交站点间隙及公交站点背后等边角用地布置分散的停车设施。

(3) 在交通枢纽型的公交站，可以利用高架或车站下部空间设置大型的自行车集中停车场，以节约用地、方便管理。

第 10 章 实施计划与保障

10.1 实施计划

梳理中心城区慢行交通系统规划方案，结合城市发展建设现状及前景，制定遵义市中心城区慢行系统规划分阶段实施方案。

项目拟分近期（2025 年）、远期（2035 年）两个阶段实施，优先实施新蒲新区、老城中华路片区周边等重点片区规划改善方案，并选取典型片区进行慢行改善示范，起到引导示范作用。

10.1.1 实施策略

1、近期改善片区

依据现状市民关注度、慢行出行强度、公交覆盖水平以及人口岗位密度等因素，先期开展新蒲新城典型片区的慢行交通改善规划，提升既有慢行交通密集区的综合发展水平，树立慢行示范项目形象。

2、近期改善内容

● 完善慢行道网络

针对改善片区现状自行车道网络不连续，在现有道路基础上，通过新建、改建既有道路等手段，规划新增慢行通道。

● 保障慢行空间落实

针对所选片区内慢行空间不足的现状问题，通过优化道路断面、清理占道停车、清理建筑前区空间等手段保障慢行通道的有效通行空间，本次规划拟对娄山路、兴遵大道等进行断面改造，保障慢行空间。

● 改善过街环境

针对遵义市现状交叉口设计粗放，缺乏精细化过街设计，立体过街设施分布不均等现状特征，规划新增步行立体过街设施，对既有天桥进行功能及艺术性改造提升；沿自行车道完善相应过街节点，并对交叉口进行自行车过街优化设计。

● 提升慢行体验

针对遵义市现状慢行交通出行环境不佳，铺装老旧，缺乏机非隔离等问题，规划改善步行

道铺装；新增自行车道机非物理隔离，完善自行车道铺装，清理违章停车。慢行交通系统环境提升，规划近期城市慢行景观系统进行提升，强化慢行交通展示城市形象与传承文化特色功能。完善老城-中华路片区等重点片区的慢行环境建设，以点带面，提升遵义市总体慢行交通出行体验。

● 强化公交接驳，协调人车关系

围绕公共交通站点建立慢行交通接驳系统，强化慢行交通与公共交通一体化接驳，提升“慢行+公交”接驳水平。结合规划站点布局，围绕枢纽公交站点，强化慢行公交接驳建设：规划改造常规公交站点，建设慢行接驳通道；协调慢行与机动车交通，部分地区进行交通稳静化设计。

10.1.2 实施计划

根据上述实施策略，制定了遵义市中心城区城市慢行系统建设项目实施计划（详见附件），其中近期重点建设项目见下表。

表10-1 遵义市中心城区城市慢行系统近期重点建设项目表

序号	项目名称	建设性质	建设年限	所在地区	改造内容	改造规模	资金估算（万元）
1	三贤路（府前路改造）	改造	2023-2025	新蒲新区	人行道改造	3.76km	1880
2	新蒲大道改造	改造	2023-2026		人行道改造	1.98km	273
3	娄山路	改造	2023-2025		道路断面+人行道改造	2.5km	1250
4	乌江大道	改造	2023-2025		人行道改造	2.8km	420
5	兴遵大道	改造	2023-2025		道路断面+人行道改造	3.2km	1600
6	湖滨路	改造	2023-2025		人行道改造	4.2km	630
7	新蒲新区非机动车停车位建设	新建	2023-2025		标志标线设施	31 处	2
8	平安大道遵义师范学院天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	1750
9	平安大道遵义医专天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	3000
10	平安大道遵义航天职校天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	2500
11	乌江大道遵义党校天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	850
12	奥体路奥体中心天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	900
13	国道 G210	新建	2023-2025		新建道路	3.6km	46000
14	珠江西路	新建	2023-2025		新建道路	1.8km	14000
15	南京路延长线	新建	2023-2025	汇川区	新建道路	0.4km	800
16	东联线	新建	2023-2025		新建道路	7.8km	2000
17	凤新快线人行天桥	拆除	2023-2025		拆除	1 处	75
18	珠海路	改造	2023-2025		断面改造	1.28km	1024
19	园区大道延伸线	新建	2023-2025		新建道路	1.68km	12600
20	镇南大道	新建	2023-2025	红花岗区	新建道路	4km	11304
21	共青路二段	新建	2023-2025		新建道路	1.3km	15000
22	桃溪大道二段	新建	2023-2025		新建道路	1.6km	14000
23	商贸大道二段	新建	2023-2025		新建道路	2km	25000
24	龙礼路	新建	2023-2025		新建道路	0.7km	2856
25	海尔大道	改造	2023-2025		人行道改造	8km	2800
26	共青大道	改造	2023-2025		人行道改造	7.4km	2590
27	中华路	改造	2023-2025		人行道改造	2.8km	18560
28	天池大道	改造	2023-2025	播州区	人行道改造	0.9km	315

29	西大街	改造	2023-2025		人行道改造	4.4km	1540
30	和平大道	改造	2023-2025		人行道改造	5.3km	1855
31	马桥路	改造	2023-2025		人行道改造	0.3km	150
32	遵南大道	改造	2023-2025		人行道改造	1.6km	560
33	宝峰大道	改造	2023-2025		人行道改造	4.7km	1645

10.2 保障措施

1、加强组织管理

为保证慢行系统规划方案的实施，应加强组织领导，明确政府职能，提高慢行系统建设效率，充分发挥政府对慢行系统规划建设工作的协调、指导和支持作用。

2、加大政策支持力度

制定规划政策优惠、财税优惠等措施，推动慢行系统的建设。可借鉴国内外经验，制定容积率奖励或功能置换措施，鼓励城市中心区私人或住宅建设项目为慢行系统建设提供空间及相关设施。

3、鼓励多元化投资

探索建立投资主体多元化、筹资渠道社会化、投资决策科学化、项目管理专业化、监督约束法制化的投融资机制，采取多渠道、多元化融资，逐步扩大社会投资参与度，完善建设投融资体制，实现可持续发展。

4、加强宣传力度

为进一步落实绿道及慢行系统规划，建议加强对慢行交通的宣传力度，让管理者、建设者、使用者都参与到慢行交通的建设中来，充分体现慢行规划对城市未来发展的引导。

5、加强自行车监管

要加强自行车监管，对超标超限自行车按照国家要求严格管理。在划分有机动车道和自行车道的道路上，应在最右侧的机动车道上行驶；在未划分有机动车道和自行车道的道路上行驶，应确保自行车和行人通行安全；借道自行车道行驶的，时速不得超过 15 公里；违反有关通行规定或者发生交通事故的，将按机动车标准处罚或处理。

附件 1 遵义市中心城区城市慢行系统建设项目实施计划表

序号	项目名称	建设性质	建设年限	所在地区	改造内容	改造规模	起点	终点	资金估算（万元）
一、近期重点建设项目									
1	三贤路（府前路改造）	建设性质	建设年限	新蒲新区	人行道改造	3.76km	湖滨路	新蒲大道	1880
2	新蒲大道改造	改造	2023-2025		人行道改造	1.98km	新龙大道	三贤路	273
3	娄山路	改造	2023-2026		道路断面+人行道改造	2.5km	新龙大道	三贤路	1250
4	乌江大道	改造	2023-2025		人行道改造	2.8km	新龙大道	播州大道	420
5	兴遵大道	改造	2023-2025		道路断面+人行道改造	3.2km	新龙大道	三贤路	1600
6	湖滨路	改造	2023-2025		人行道改造	4.2km	新龙大道	三贤路	630
7	新蒲新区非机动车停车位建设	改造	2023-2025		标志标线设施	31 处	-	-	2
8	平安大道遵义师范学院天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	-	-	1750
9	平安大道遵义医专天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	-	-	3000
10	平安大道遵义航天职校天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	-	-	2500
11	乌江大道遵义党校天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	-	-	850
12	奥体路奥体中心天桥	新建	2023-2025		增设人行天桥	1 处	-	-	900
13	国道 G210	新建	2023-2025		增设人行天桥	3.6km	-		46000
14	珠江西路	新建	2023-2025		增设人行天桥	1.8km	-	-	14000
15	南京路延长线	新建	2023-2025	汇川区	新建道路+慢行系统	0.4km	遵绥路	红河西路	800
16	东联线	新建	2023-2025		新建道路+慢行系统	7.8km	汇川大道	遵龙大道	2000
17	凤新快线人行天桥	新建	2023-2025		新建道路+慢行系统	1 处	重庆路	迎宾大道	75
18	珠海路	拆除	2023-2025		新建道路+慢行系统	1.28km	-	-	1024
19	园区大道延伸线	改造	2023-2025		拆除	1.68km	-	-	12600
20	镇南大道	新建	2023-2025	红花岗区	新建道路+慢行系统	4km	东联二号线	遵义大道	11304
21	共青路二段	新建	2023-2025		新建道路+慢行系统	1.3km	东欣彩虹城	官桃隧道	15000
22	桃溪大道二段	新建	2023-2025		新建道路+慢行系统	1.6km	银河路	官桃隧道	14000
23	商贸大道二段	新建	2023-2025		新建道路+慢行系统	2km	湘江大道	海尔大道	25000
24	龙礼路	新建	2023-2025		新建道路+慢行系统	0.7km	外环路	迎宾大道	2856

25	海尔大道	新建	2023-2025		人行道改造	8km	遵南大道	博雅大道	2800
26	共青大道	改造	2023-2025		人行道改造	7.4km	迎宾大道	天池大道	2590
27	中华路	改造	2023-2025		人行道改造	2.8km	海尔大道	新南大道	18560
28	天池大道	改造	2023-2025	播州区	人行道改造	0.9km	共青大道	遵南大道	315
29	西大街	改造	2023-2025		人行道改造	4.4km	万寿北街	遵南大道	1540
30	和平大道	改造	2023-2025		人行道改造	5.3km	遵义大道	九鼎国际建材城	1855
31	马桥路	改造	2023-2025		人行道改造	0.3km	西大街	遵南大道	150
32	遵南大道	改造	2023-2025		人行道改造	1.6km	马桥路	宝峰大道	560
33	宝峰大道	改造	2023-2025		人行道改造	4.7km	遵南大道	苟江大道	1645
二、远期重点建设项目									
34	忠深大道中段	新建	2026-3035	红花岗	新建道路+慢行系统	4.76km	龙坑一路	东联二号线延长线	23800
35	桃溪北路	新建	2026-3035		新建道路+慢行系统	1.17km	忠庄	深溪互通	3510
36	汤家湾路	新建	2026-3035		新建道路+慢行系统	4.10km	东联线	芙蓉江大道	14350
37	永安西路	新建	2026-3035		新建道路+慢行系统	4.33km	长堰支路	横十二路	15155
38	深溪新城横二路	新建	2026-3035		新建道路+慢行系统	4.13km	深溪汽贸大道	深溪横二路延长线	14455
39	红武路	新建	2026-3035		新建道路+慢行系统	4.77km	红河中路	扬州路南延线	11925
40	西安路	改造	2026-3035	汇川区	新建道路+慢行系统	4.08km	上海路	武汉路	12240
41	凤新快线延长线	新建	2026-3035	新蒲新区	新建道路+慢行系统	28.5km	东联二号线	青云路	142500
42	新龙路	改建	2026-3035		改造慢行系统	10.3km	迎宾大道	青水路	1290
43	遵南大道	改造	2023-2025	播州区	改造慢行系统	21.5km	遵义大道	乌江东路	6450