万达开农民工返乡创业园周边规划道路优化调整编制方案

2025.06

中辉设计集团有限公司

开江县金山投资经营有限责任公司

城乡规划编制资质证书

证书编号：自资规甲字22610583

证书等级：甲级

单位名称：中辉设计集团有限公司

承担业务范围：业务范围不受限制

扫码登录“城乡规划编制单位信息公示系统”了解更多信息

统一社会信用代码：91610000061930 99X7

发证机关

有效期限：自2022年 4 月 28 日　至2025年 12 月 31 日

2023 年 12 月 29 日

中华人民共和国自然资源部印制

01 项目概况

■ 项目背景

万达开农民工返乡创业园位于四川开江经济开发区内，现状开江经济开发区仅部分道路、用地开发建设完毕，大部分处于待开发阶段。

根据现状用地开发情况，结合《开江县国土空间总体规划(2021-2035年)》，开江经济开发区被纵向规划道路A、规划道路B分割成两个纵向板块，光电产业园建成后地块A剩下约41474.99㎡且形状为较窄的长方形用地待出让开发，**为优化产业区块布局，提升土地集约化水平，拟通过优化调整规划道路对用地进行整合，形成经济开发区的连片开发，以确保区域内用地顺利开发建设，同时结合区域产业发展需求地块A、地块B部分用地将调整为仓储用地，以推动区域经济发展、促进劳动力回流就业。**

01 项目概况

■ 研究范围

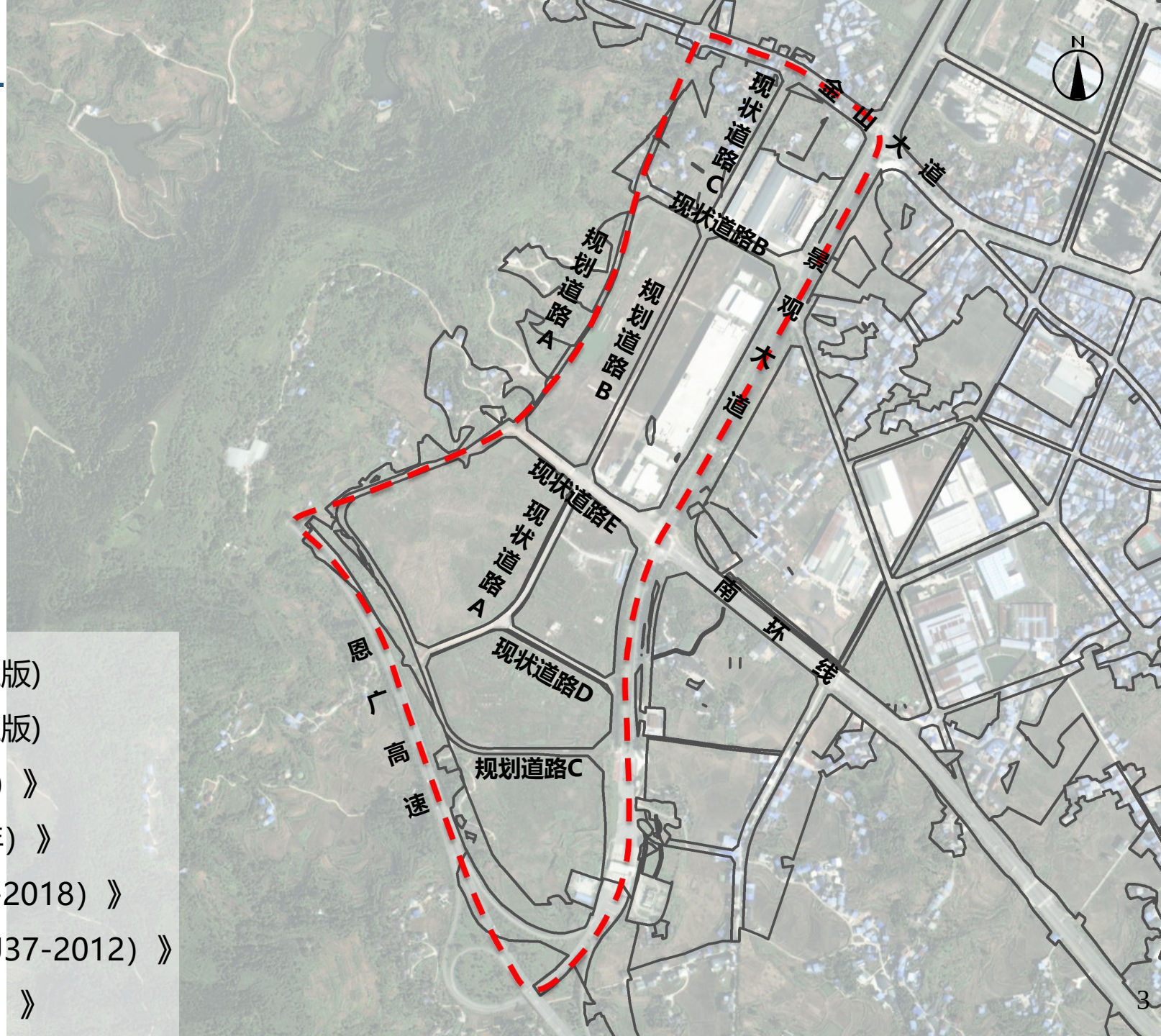
以万达开农民工返乡创业园为核心向外辐射，**北至金山大道、南至恩广高速、 东至景观大道、西至规划道路A**的范围。

■ 研究年限

与《开江县国土空间总体规划(2021-2035年)》规划保持一致，**近期为2025年、规划年2035年。**

■ 研究依据

1.《中华人民共和国城乡规划法》(2019年修正版)
2.《中华人民共和国土地管理法》(2019年修正版)
3.《达州市国土空间规划管理技术规定（2024）》
4.《开江县国土空间总体规划（2021—2035年）》
5.《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》
6.《城市道路工程设计规范（2016年版）（CJJ37-2012）》
7.《城市道路交叉口设计规程（CJJ 152-2010）》



02 现状分析

■ 现状道路交通条件

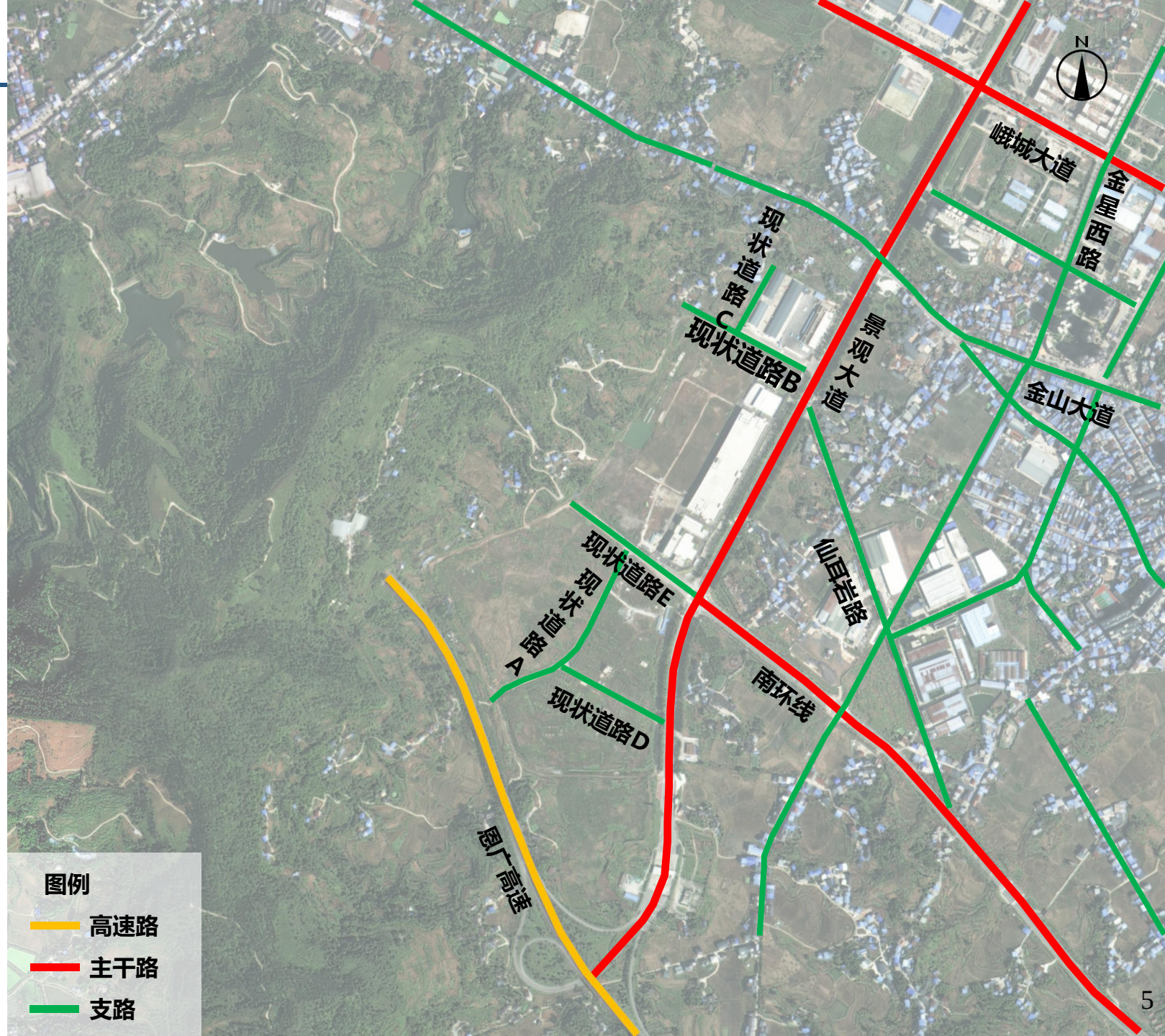
区域现状道路仅对外连接道路为主干路，主要以支路为主，且为断头支路，片区对外横、纵向连接道路较少，交通通达性较差。

现状道路B

南环线

景观大道—南环线交叉口

景观大道辅道

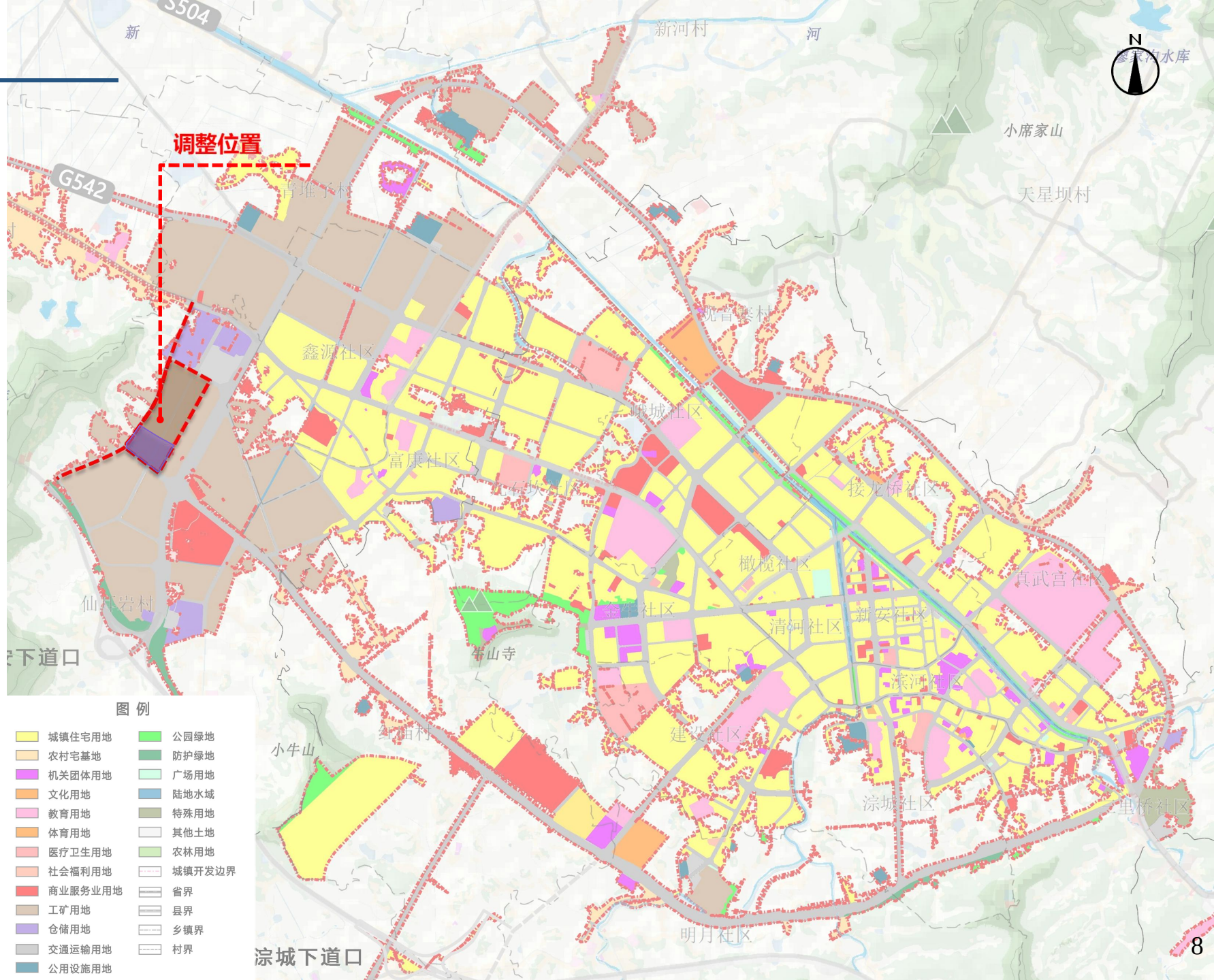


03 规划分析

■ 用地规划

根据《开江县国土空间总体规划(2021-2035年)》用地规划，中心城区以城镇住宅用地、工矿用地、教育用地为主。

研究范围内以工矿用地、仓储用地为主，住宅用地集中在片区东侧。



04 必要性分析

■ 优化土地形态，提升开发价值

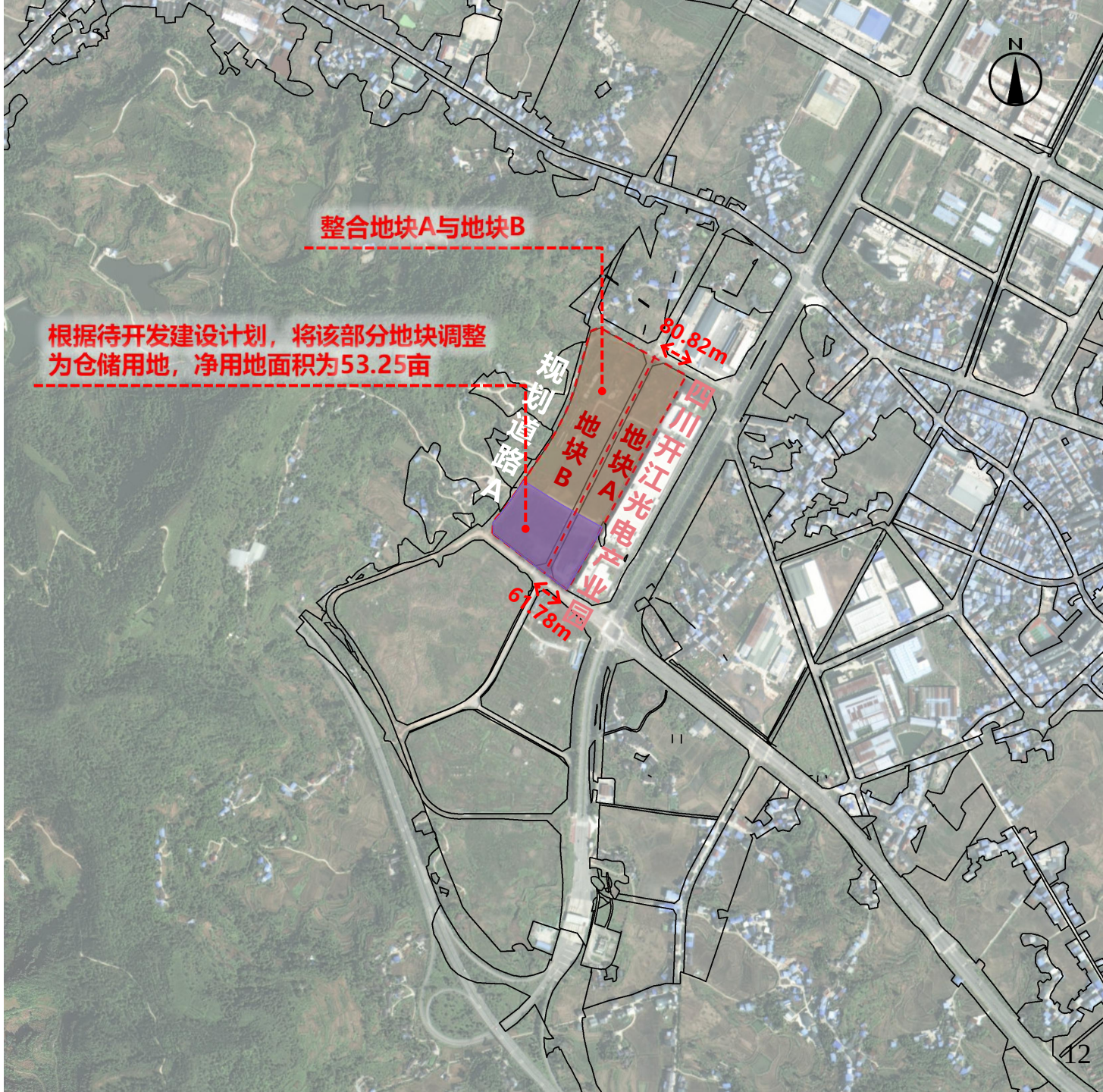
根据现状调查，地块A东侧已建成标准化厂房并投入使用，剩余未开发用地面积41474.99㎡，呈南北狭长形态，东西向进深不足，最短尺寸为61.78m，最长为80.82m，用地出让、开发建设受限，不利于园区发展，整合后消除狭长地块缺陷，形成方正完整的用地格局，满足大型企业厂房布局需求，提高招商吸引力。

■ 强化产业协同，释放规模效应

连片开发可统筹布局产业链上下游功能（如生产-仓储-物流一体化），缩短物料运输距离，提升园区整体竞争力。

■ 匹配修建方案，保障产业功能

根据待开发建设计划，地块A、地块B西南侧部分用地（开江县KJCB号地块）现阶段已完成规划设计，通过整合A、B地块剩余区域，可满足企业使用需求，避免因用地割裂导致的二次搬迁或功能分散问题。



04 必要性分析

■ 节约实施成本提升片区路网通行能力

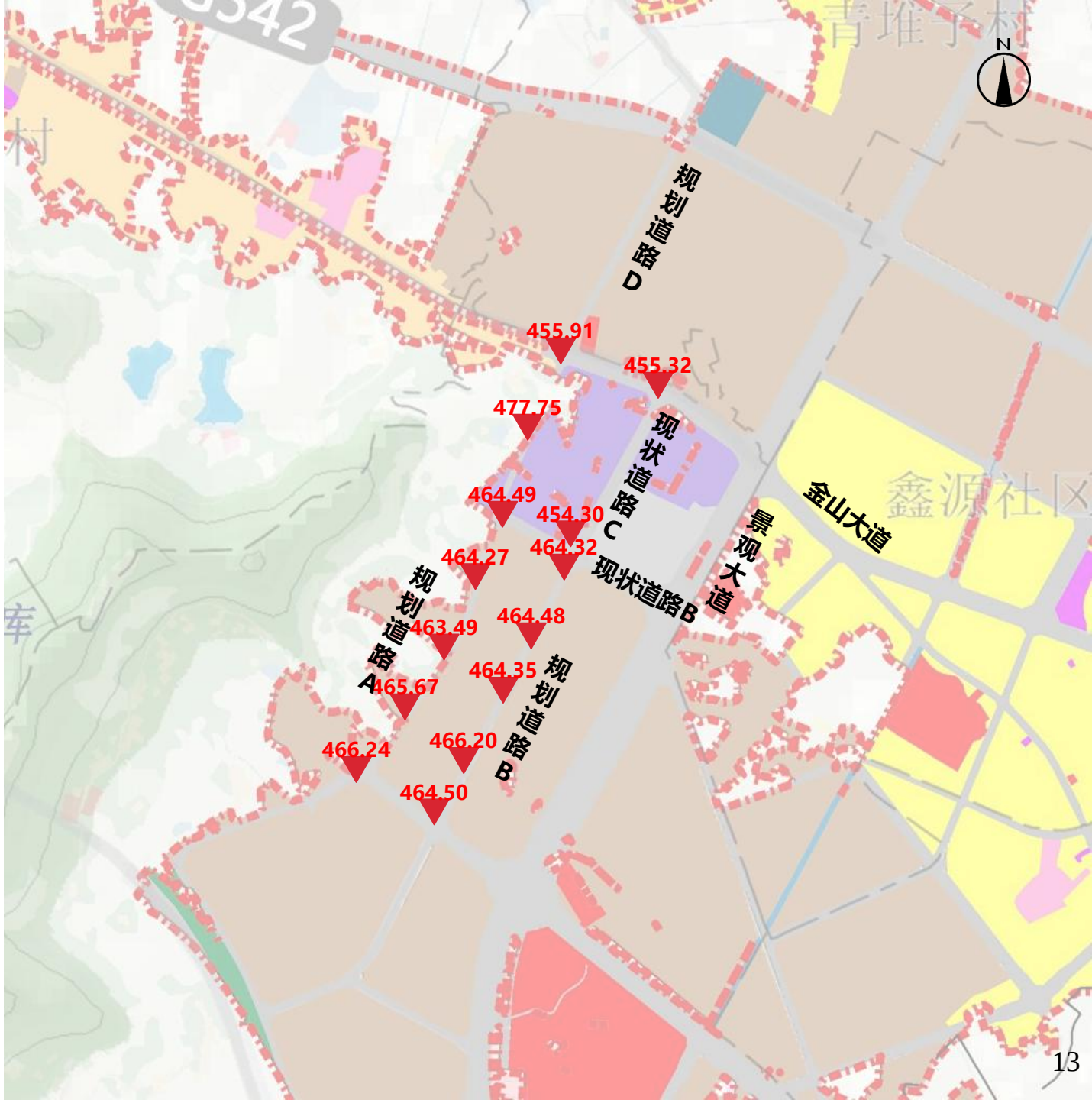
➢ 现状道路B已建成连接现状道路C，道路标高为454.3，规划道路B临近现状道路B处标高为464.32，且道路走向标高均在464以上，与现状道路B衔接困难，**规划道路A标高变化较为连续，节约施工成本。**

■ 提升片区路网通行能力

➢ 金山大道南北侧工业园未有道路直接连接，调整规划道路A后与金山大道-规划道路D形成规整十字型交叉口，**优化路网布局的同时增加了工业片区纵向连接道路，提高工业片区道路通达性和通行能力。**

■ 降低对主线道路金山大道的交通影响

➢ 调整后将现状道路C-金山大道交叉口按“右进右出”组织，能够有效**降低两侧支路交通流对主线交通流的影响，提高城区对外通道的通行能力。**



05 可行性分析

■ 用地开发强度分析

本次用地调整后，研究区域规划用地中工业用地面积减少2.59万㎡，仓储用地面积增加3.59万㎡，总用地面积增加1.01万㎡。参照《达州市国土空间规划管理技术规定（2024）》用地规划指标要求，工业用地容积率取1.5，仓储用地容积率取1.2进行测算。

研究区域规划用地工业建筑面积减少3.88万㎡，仓储建筑面积增加4.31万㎡，总建筑面积增加0.43万㎡，**调整后研究区域用地开发强度有所提升。规划道路A拓宽后西侧建设用地整体减少，开发强度下降。整体来看调整前后用地变化不大。**

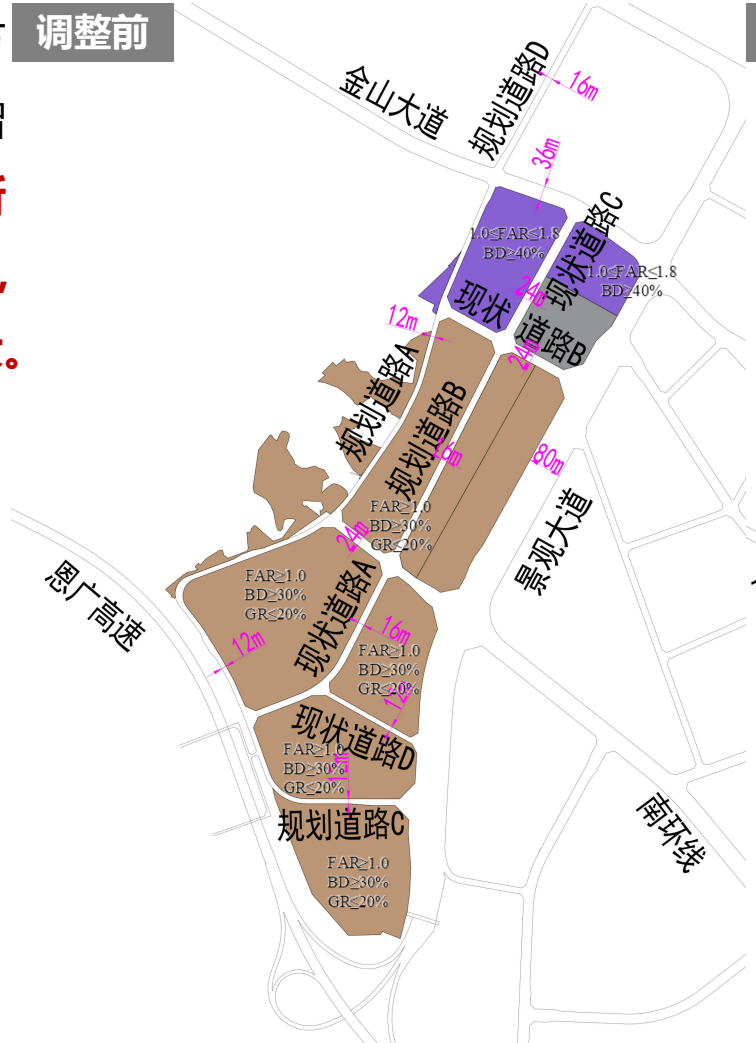
调整前后用地面积对比

单位（万㎡）	研究范围内			规划道路A西侧区域		
	工业	仓储	总计	工业	仓储	总计
调整前	45.90	8.68	54.58	5.88	0.38	6.26
调整后	43.31	12.27	55.59	5.63	0.31	5.94
差值	-2.59	3.59	1.01	-0.25	-0.06	-0.32

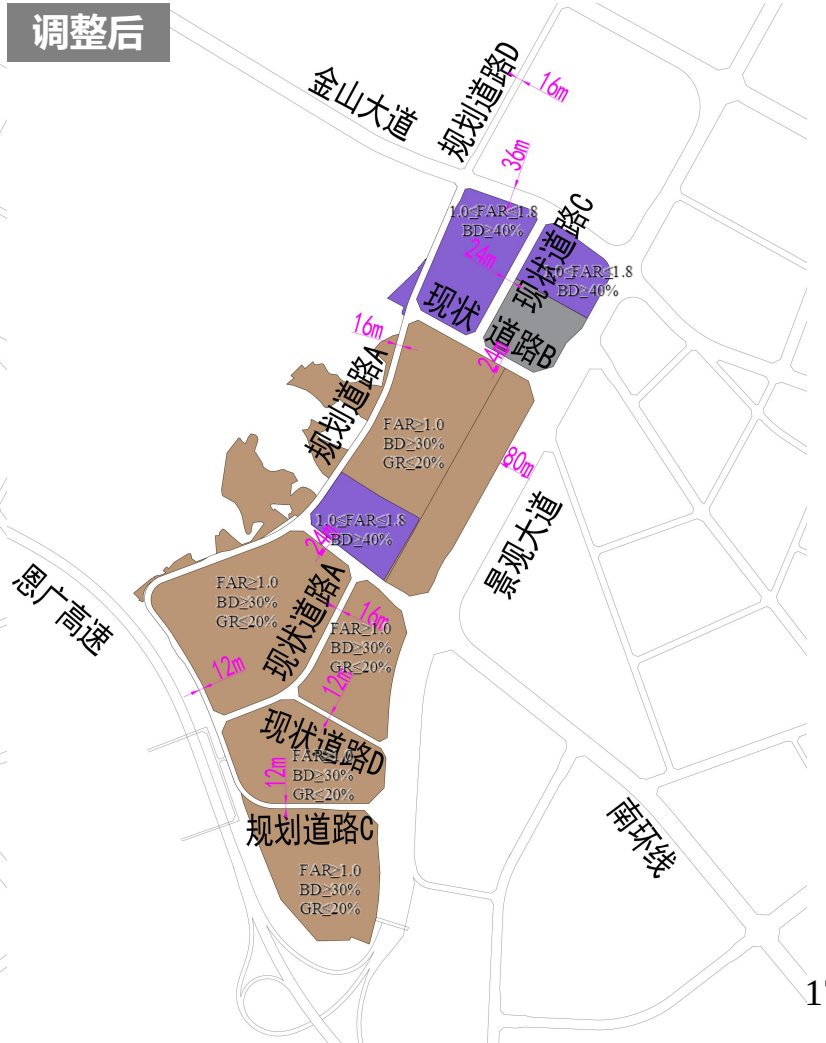
调整前后建筑面积对比

单位（万㎡）	研究范围内			规划道路A西侧区域		
	工业	仓储	总计	工业	仓储	总计
调整前	68.85	10.42	79.27	8.82	0.45	9.27
调整后	64.97	14.73	79.70	8.44	0.38	8.82
差值	-3.88	4.31	0.43	-0.38	-0.08	-0.45

调整前



调整后



05 可行性分析

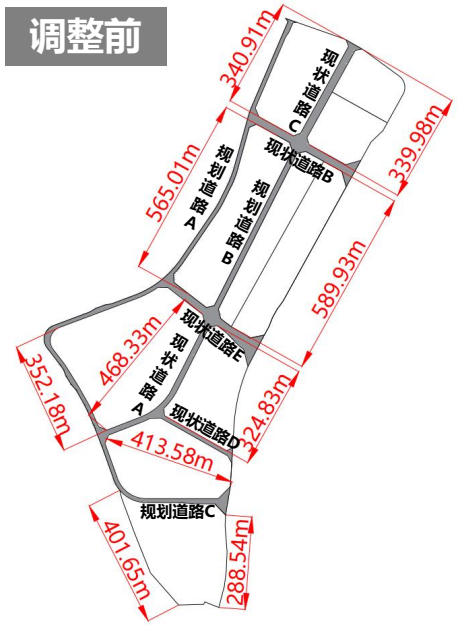
■ 路网容量研判

路网密度：调整后有所下降但仍满足规范要求

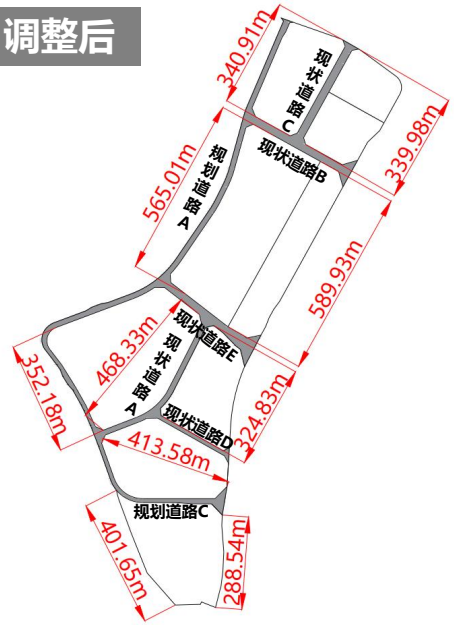
根据《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328），工业区、物流园区街区尺度按长≤600m，宽≤600m，路网密度≥4km/k㎡进行控制。

	最大街区尺度（m）	道路长度（m）	路网密度（km/k㎡）	道路面积率
调整前	589.93	4913.63	59.49	11.49%
调整后	589.93	4306.76	55.59	10.70%
差值	0.00	-606.87	-3.89	-0.79%

调整前



调整后



路网容量：调整后路网总容量减少1106pcu/h

道路名称	道路等级	调整前				调整后			
		红线宽度（米）	双向机动车道（条）	板块	通行能力（pcu/h）	红线宽度（米）	双向机动车道（条）	板块	通行能力（pcu/h）
现状道路A	支路	16	2	1	1555	16	2	1	1555
现状道路B	支路	24	4	1	2585	24	4	1	2585
现状道路C	支路	24	4	1	2585	24	4	1	2585
现状道路D	支路	12	2	1	1106	12	2	1	1106
现状道路E	支路	24	4	1	2585	24	4	1	2585
规划道路A	支路	12	2	1	1106	16	2	1	1555
规划道路B	支路	16	2	1	1555	/	/	/	/
规划道路C	支路	12	2	1	1106	12	2	1	1106
规划道路D	支路	16	2	1	1555	16	2	1	1555
合计	/	/	/	/	15738	/	/	/	14632

05 可行性分析

■ 其他交通设施影响

公共交通：

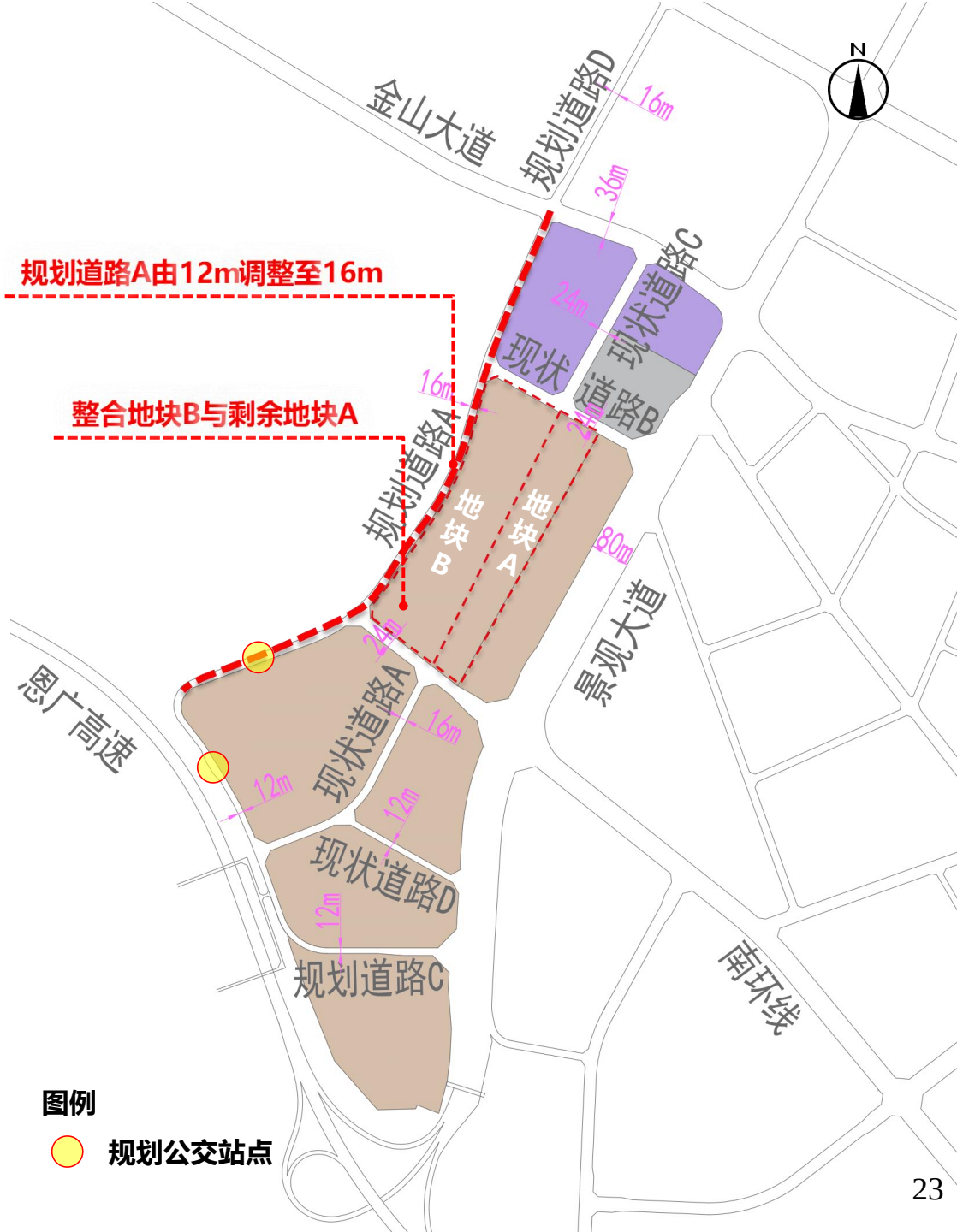
本项目所涉路段没有设置公交站点和地铁站点，没有公交线路经过，调整前后对公共交通不会造成影响。

静态交通：

本项目实施后不改变周边公共停车位分布，对静态交通组织无影响。

慢行交通：

本项目调整前后慢行组织差别不大，对慢行交通无影响。



06 优化结论

优化内容：

①将地块B与剩余地块A整合；

②将整合后地块西南侧净用地面积为53.25亩的用地调整为仓储用地；

③将规划道路A由12m调整至16m。

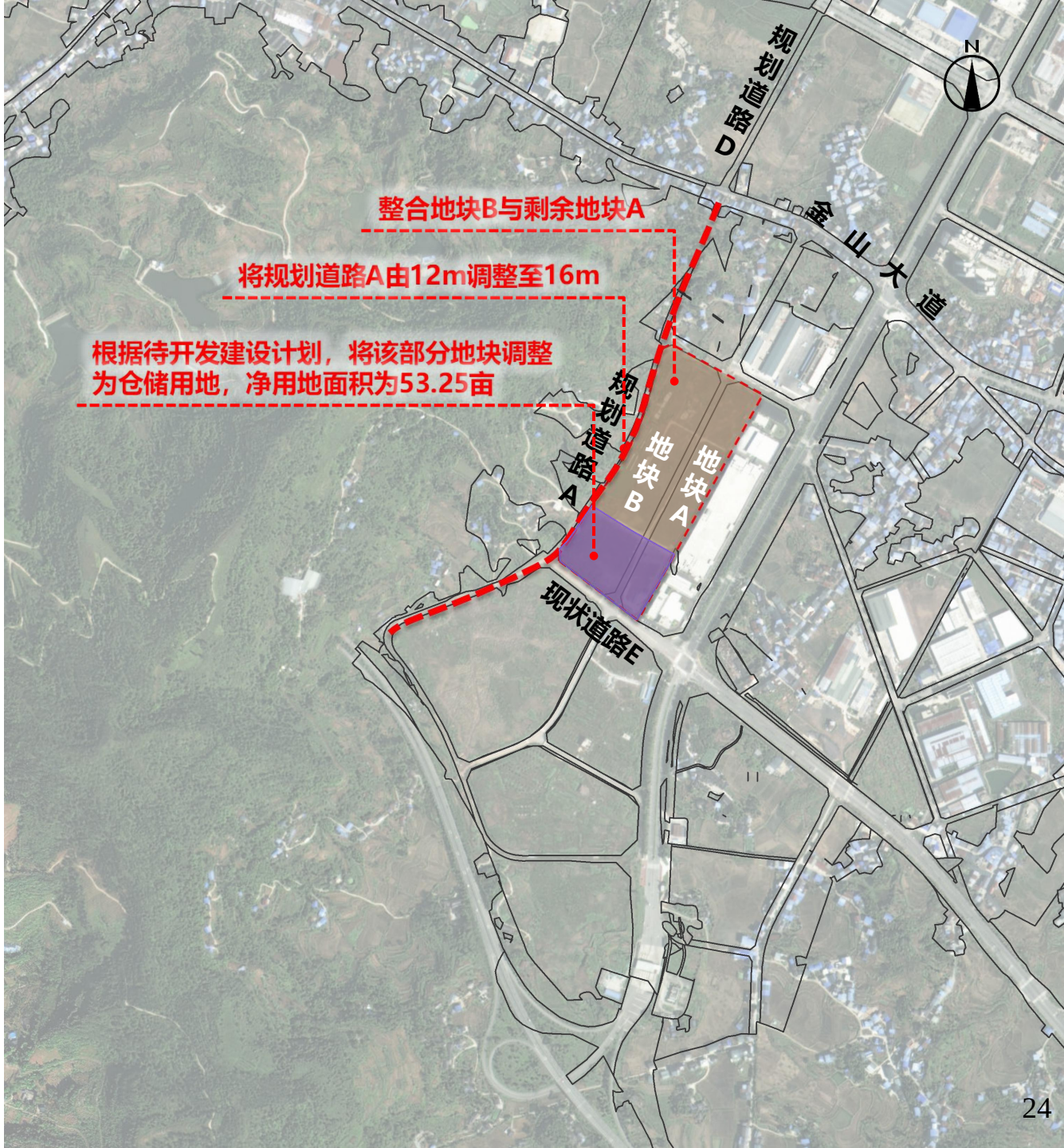
优化结论：

（1）用地开发强度有所提升。

（2）道路长度、路网密度满足工业园区路网控制要求，且对市政管网、交通设施均无影响。

（3）高峰小时车流量略微增加，路网总容量降低，但道路服务水平仍在A级，交通运行通畅。

（4）缓解区域吸发交通流在现状道路C-金山大道交叉口的交织情况，同时降低两侧支路交通流对主线交通流的影响，提高城区对外通道的通行能力。

（5）调整后道路切割城镇开发边界，西侧用地开发建设前需进一步对控制性详细规划进行优化。

综上，可认为本次优化调整方案可行。