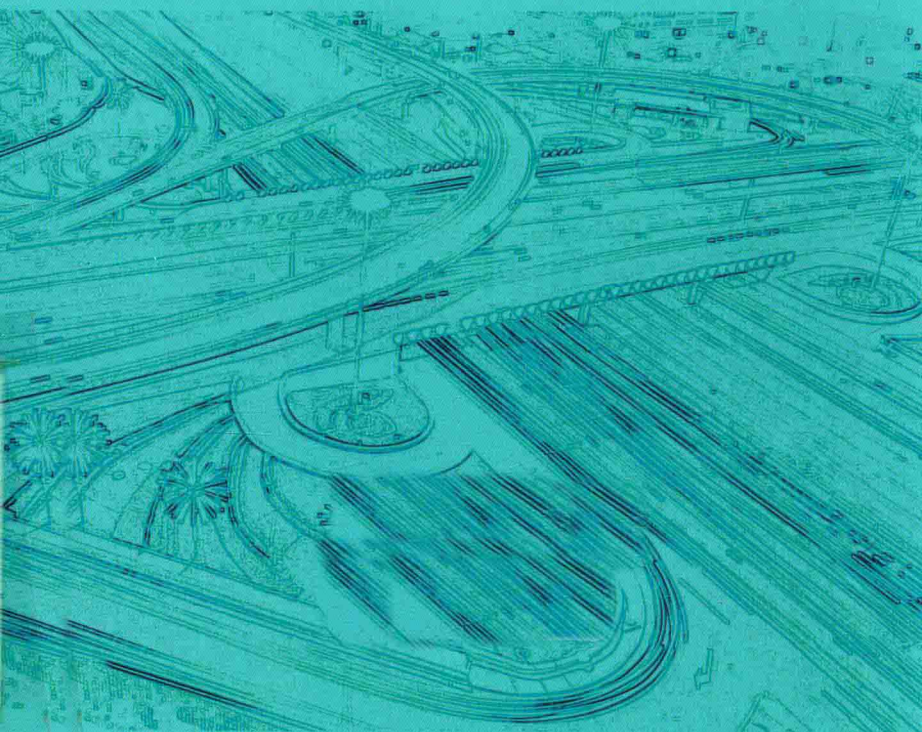


建设项目交通影响 评价问题解析

周同雷 郑保力 等著



GUANGXI NORMAL UNIVERSITY PRESS

广西师范大学出版社



规划师图书
PLANNERS' BOOK

建设项目交通影响 评价问题解析

周同雷 郑保力 等著
杨佩昆 彭国雄 主审

广西师范大学出版社

· 桂林 ·

图书在版编目(CIP)数据

建设项目交通影响评价问题解析/周同雷,郑保力等著. —桂林:广西师范大学出版社,2016.8
ISBN 978-7-5495-8322-5

I. ①建… II. ①周… ②郑… III. ①城市建设—基本建设项目—交通分析 IV. ①U491.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 139953 号

出品人:刘广汉
特约编辑:杨一虹
责任编辑:肖莉季慧
版式设计:吴迪

广西师范大学出版社出版发行

(广西桂林市中华路 22 号 邮政编码:541001)
(网址: <http://www.bbtpress.com>)

出版人:张艺兵

全国新华书店经销

销售热线:021-31260822-882/883

上海盛通时代印刷有限公司印刷

(上海市金山工业区广业路 568 号 邮政编码:201500)

开本:85mm×1168mm 1/32

印张:4 字数:85千字

2016年8月第1版 2016年8月第1次印刷

定价:48.00元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与印刷厂联系调换。

《建设项目交通影响评价问题解析》

撰稿及编审人员名单

主笔:

周同雷、郑保力

撰写人员:

邹妮妮、戴琳、鲍春、杨逢肃、杨涛、何婷、杨华、韦全有、何林儒、
万千、谢春荣、梁启宇、王志远、甘洪潮、赵桂香

主审:

杨佩昆、彭国雄

序

Preface

我国开展城市建设项目交通影响评价工作的时间不长, 经验积累较为有限, 在贯彻执行住建部颁发执行的《建设项目交通影响评价技术标准》(CJJ/T 141—2010) (以下简称“标准”) 中, 难免会出现一些认识不够到位而发生误解的问题。华蓝设计(集团)公司的同仁们, 根据他们在编制广西建设项目交通影响评价和对广西一些城市建设项目交通影响评价报告的评审、审核工作中发现的问题, 按建设项目交通影响评价的技术标准, 逐个分析了发生误解的原因, 并仔细研究了如何正确理解与执行部颁“标准”的思路。这本《建设项目交通影响评价问题解析》, 就是他们把发现的误解问题、对产生这些问题的原因进行分析, 以及如何根据实际情况正确理解与运用部颁“标准”等内容汇编而成。本书对在做建设项目交通影响评价工作时, 正确理解、执行部颁和各地《建设项目交通影响评价技术标准》很有帮助, 是一本十分实用的专业用书。

希望同行们在深入学习部颁和当地《建设项目交通影响评价技术标准》的基础上, 不断总结经验、探索创新, 把城市的建设项目交通影响评价工作推向更高水平。

杨佩昆

目录

Contents

第一章 引言

一、工作边界问题	1
1. 结合“国标”的实质内容来学习	2
2. 结合“地标”来进行学习	5
3. 结合相关的其他规范性文件来学习	6
二、消减措施问题	8
1. 警惕路网发展中的“中等收入陷阱”	10
2. 正确对待城市道路交通拥堵和治堵	10
3. 高度重视“马太效应”	12
4. 摆正“交评”在解决城市交通问题中的位置	13
三、信息储存问题	14
1. 了解拟建项目的形成背景	15
2. 现状调查	16
3. 资料收集	16
四、问题破解思路	17
1. 多角度观察、多方面结合破解问题	17
2. 跳出项目看项目、融入城市看项目	18
3. 重在客观实际、重在多项目间的类比	18

第二章 工作边界确定

一、评价范围的边界	21
1. 建筑面积的判定	21
2. 启动阈值的选取	22
3. 评价范围的掌控	26
4. 项目类别的判定	30
5. 混合类确定办法	33
6. 交通敏感区的确定	35
二、评价时限的边界	39
1. “国标”对评价年限的理解	39
2. 评价时段与评价日的确定	44
三、交通需求的边界	48
1. 诱增交通量理解	48
2. 停车需求的判断	49
3. 服务水平的计算	54
四、交通影响评价的边界	58
1. 出入口交通影响评价	58
2. 长路段交通影响评价	63

第三章 交通消减措施

一、交通消减措施的提出	67
1. 交通消减措施的方向	67
2. 常用的交通消减措施	71
二、注重交通方式的转变	75
1. 把握停车设施的建设力度	75
2. 重视对慢行交通设施的配套设施建设	77
3. 贯彻公交优先的理念	79
三、提升项目内部交通比例	84
四、交通类项目的交评要点	85
1. “交评”项目的个性与共性	85
2. 交通类建设项目的个性	86

第四章 交通调查与信息存储

一、项目背景的调查	91
1. 进行正面调查和评价的必要性	91
2. “交评”中的“交通原则”与“非交通原则”	94

二、交通运行的调查	96
三、基础资料的收集	101
四、项目数据库的建立	103
1. 建设数据库的重要性	103
2. 建设交通影响评价专用数据库的功能	104
3. 门类与内容	106
4. 数据库的管理制度	108
五、现状特殊情况处理	110

第一章 引言

近几年来,我们编制完成了《广西建设项目交通影响评价技术标准》(以下简称“广西区标”)和《南宁市建设项目交通影响评价报告编制规范和技术指南》(以下简称“南宁地标”)。与此同时,我们还开展大量建设项目交通影响评价报告(以下简称“交评报告”)的编制、评审和审核工作,为深入解读和研究交通影响评价工作奠定了基础。在广泛阅读兄弟省(区)、市编制的建设项目交通影响评价技术标准和区内外兄弟单位编制的交通影响评价报告的基础上,加深了对国家标准《建设项目交通影响评价技术标准》(以下简称“国标”)的认识,并对国标各条标准的理解和执行过程中尺度的掌控提出参考建议。

我们结合实践经验,重点对工作边界问题、消减对评价范围内道路交叉口、停车场(库)等动静态交通载体设施的交通影响问题以及数据与资料的调查、分析、汇集和数据库的建立与管理问题进行深入研究。能否解决好这些问题,将直接影响评价工作的顺利进行和“交评报告”的质量。因此本书将根据这三类问题形成原因提出破解思路和解决办法,仅供大家参考。

一、工作边界问题

交通影响评价的工作边界问题,包括阈值的确定,评价年、日、时段等时间边界的选取,需要对哪些交通载体进行交通影响评价,即“交评”对象的类别边界,还有评价的地域边界、任务边界、影响程度的“显著性”边界等一些在“国标”“地标”中往往已有规定,但“交评报告”的编制者可能没有深入理解“国标”“地标”,没有完全按“国标”“地标”的要求执行。造成这一问题的主要原因是我们没有对“国标”自身进行研究,更没有将“国标”和一些省(区、市)的“地标”及

其他相关规范等联系起来进行系统学习。要解决这部分问题的办法相对比较简单，只要认真做好以下三个方面的工作，一般问题都可以迎刃而解。

1. 结合“国标”的实质内容来学习

“国标”是一个整体，各条款既要针对某个方面的问题，又存在着条款间相互补充的功能，它们往往是在部分侧面反映事物的本质。例如“国标”2.0.4条对“出行率”的定义为：“建设项目单位指标（建筑面积、住宅户数、座位数等）在单位时间内所生成的交通需求，包括产出量和吸引量。”这里所说的“交通需求”应该是指进入城市道路、交叉口、公交车站、公共停车场（库）、其他建设项目自用停车场（库）等动态和静态交通载体的交通需求，不包括在建设项目内或其基地内部各楼层间、各楼座间的交通量，以及在项目基地内、互相进出本项目所设的各交通载体设施的交通量。虽然这种交通量也可能会使基地内的交通载体设施过于饱和，但这只是项目设计的自身问题，这种“过饱和”不会外溢到基地外围交通设施。如一栋住宅楼可能楼内或楼层外另建独立的只服务于本住宅楼的幼托设施、小卖铺、菜市、中小学、家具（电）维修店、停车场（库）、物业公司办公区等，它们在住宅楼之间的交通需求与建设项目外围城市道路的交通状况无关。即使项目基地内出现交通过饱和，只要它不绕到基地外围的城市交通设施上，也不属于“交评”工作内容。又如，在“交评”中，计算机、非停车泊位数只是要了解项目的停车泊位数是否满足本项目停车需求，否则就会有车辆从项目基地溢出，影响周边的城市道路和公共停车场（库）以及其他建设项目自用的配建停车场（库），而不需要考虑本项目内各停车场（库）之间的交通量，包括从专用铁路支线卸货点停车场（库）到加工车间生产线前的仓库停车场（库）之间的交通量，除非这个铁路支线卸货点与厂部原材料停车场（库）之间的道路是城市道路。

实际上“国标”7.0.6条“应综合考虑同一项目不同使用功能之间的内部交通需求的影响”对此已作了规定，这一条的“条文说明”说得

更透彻。“国标”7.0.6条及其条文说明是对“国标”2.0.4条的深化理解和补充,也就是说只要不进入城市道路交叉口或其他动静态交通载体的所有交通量都不应计算在建设项目的出行率内,不管是“同一使用功能”或“不同使用功能”。例如由城市道路包围的同一住宅区内的各住户间的串门、探视,建设项目内部使用的门诊部与药店两者之间的往来,各个工厂区内原材料堆场(仓库)与加工车间之间的人货往来交通量等。

将这两条规定联系起来,不仅能让我们明白如何计算出行率,而且也能体会到建设项目应根据交通联系情况尽可能“综合化”的重要性。这样做有助于消减它对周边道路等交通载体设施的影响,或者说在同一城市交通载体设施水平下,根据“综合化”的要求,就可以安排更多的建设项目,为城市发展和居民生活水平的提高提供服务。

表1.1 住宅、商业、服务、办公类建设项目交通影响评价启动阈值取值范围

城市和镇人口规模 (万人)	项目位置	建设项目新增建筑面积 (万平方米)	
		住宅类项目	商业、服务、办公类项目
≥ 200	城市中心区	3—8	1—3
	中心城区除中心区外的其它地区 / 卫星城中心区	5—10	2—5
	其它地区	10—20	4—10
100—200	城市中心区	2—5	1—2
	其它地区	3—8	2—5
< 100	—	2—8	1—5

源自:《建设项目交通影响评价技术标准》(CJJ/T 141-2010)表5.0.3

附注:

- 1.人口规模是指正在执行的城市和镇总体规划所确定的规划期末城镇人口规模。
- 2.建设项目的建筑面积,有建筑设计方案时按总建筑面积计算,无建筑设计方案时按容积率建筑面积计算。
- 3.在同一栏中,人口规模越大、交通问题越复杂的城市和镇,其阈值选取宜越低。

一个事物往往会从多个方面反映它的本质,如果分别从各个方面看似不存在明显的相关关系,甚至还可能不完全一致,但如果联系

事物的本质来看,就比较容易看明白。一个规范,一个标准,在说明同一个问题时,可能表现在多个条款中,要注意把它们结合起来。例如“国标”2.0.7条为“启动阈值”作了定义,“国标”2.0.2条又对“交评”作了定义。将两者结合起来,我们可以看到所谓的“交评阈值”是有可能并应注意消除的,给建设项目评价范围内的道路等交通载体设施带来影响,尤其是会显著影响建设项目设置的“门槛条件”。所以决定门槛条件的因素有三,即建设项目、评价范围内的道路等交通载体设施及其区位。“国标”5.0.3条就要结合“国标”2.0.2和2.0.7条一起学习(表1.1)。

有同仁提出,“国标”表5.0.3表明城市规模越小,其“门槛条件”也相应越低。如在人口超过200万的城市的城市中心区住宅类项目的“启动阈值”为3万—8万平方米,商业、服务、办公类项目为1万—3万平方米;而对于100万—200万人口的城市,相同地区分别为2万—5万平方米和1万—2万平方米。同样在城市中,除中心城区外的其他地区,这些类别的建设项目“启动阈值”分别为10万—20万平方米和4万—10万平方米,而在100万—200万人口的同一地区分别只有3万—8万平方米和2万—5万平方米。在人口小于100万的城镇中,虽然没有分区,但其启动阈值分别为2万—8万平方米和1万—5万平方米。从这些数字看,似乎是城市规模越大,启动阈值也越大。但“国标”表5.0.3的注3却规定为“在同一栏中,人口规模越大,交通问题越复杂的城市和镇,其启动阈值取值宜低”。虽然这一条冠有“在同一栏中”,但为什么在同一栏中和从整个表看启动阈值的取值原则不尽一致呢?

我们的理解是,小城市的交通条件往往不如大城市复杂,但它的道路等交通载体设施的服务水平往往也比较低,管理水平也往往相对落后,可承受的交通需求能力差,从低设置启步门槛是正确的。但在城市的同一地区,其交通设施的服务水平和管理水平都是相近的,影响启动阈值的因素主要反映在交通问题的复杂程度,所以在同一栏中,在同一规模等级城市的同一区内,其阈值的选取必须随城市规模加大而取小。

另外,把条款和对应的条文说明结合起来学习,也会对深入理解条款有所帮助,因为条文说明虽然不具备与条款同等的法律效力,但

它们对相应条款所规定的目的、意义、依据及执行中需注意的事项等都会有所交代。例如，在7.0.6条的“条文说明”中就对为什么要考虑同一项目不同使用功能之间的内部交通对交通需求的影响和如何在分析建设项目交通需求时反映这种“影响”，作出了清晰的介绍。又如“国标”8.0.2条提到要对匝道进行交通影响评价，而该条的“条文说明”进一步陈述了与“交评”关系较为密切的三层意思，其一是匝道不完全出现在立交中，其二是建设项目出入口与外围城市道路的联接线也可能是需要评价的匝道，三是对于这一类匝道主要评价其与外围城市道路的联接处。

2. 结合“地标”来进行学习

各地的“地标”都是在“国标”实施一段时间后，在其基础之上编制的。有些省（区、市）虽在“国标”颁发前已出台了地方性标准，但在“国标”颁发后，会作出相应修改，我们还可以从“国标”与某些地方标准的提法中领会各地从多个侧面对“国标”相关条款的理解。各地在编制地方标准时，已对“国标”做了深入的学习，对部分可能不容易深刻理解的内容，在编写地方规范时做出一些有利于读者理解的调整，或注意了对条款的说明，或根据“国标”的精神对部分条款作了细化和地方化。如有些地方标准在对评价范围的规定中，规定了人工或天然的影响交通的障碍物，如大江、大面积湖泊、湿地、城际铁路、高等级公路、占有较大面积的另一个建设项目的用地边界、大面积公园绿地、风景名胜区等作为建设项目交通影响评价区的边界，有的城市还逐一系列出了这些障碍物的具体名称；有些城市对路网密度较高的地域规定了评价区的最小面积；有些在规定建设项目交通影响评价阈值时提出“推荐值”和“极限值”两个指标；有些地方提出了表格化的“交评报告”模式，使阅读和评价“交评报告”更加简便；有些“地标”汇总了相关的规划、设计规范中关于对交通载体的设计要求，以便“交评”时针对这些载体现状存在的缺陷加以改造，以提高它们的供给能力。凡此种种都可以加深我们对“国标”相应条款的理解。而且这些

地方标准都要经过多轮专家评审、修改，以及主管部门批准，并按相关规定报给住建部备案。可以说他们各自为领会“国标”，在总结自身实施中的经验等方面都做了大量的工作，也是我们深刻理解“国标”的重要参考。

在学习“国标”时还可以参考一些国外经济发达国家的城市有关建设项目交通影响评价的技术标准。不少国家开展这一工作的时间较早，积累了较多的正反两方面的经验，“国标”在编制中也借用了它们的部分经验。通过对国外“标准”相关条款的研究，可以更深刻地理解“国标”的对应条款。例如欧美的一些国家提出的启动阈值相对较低，有的国家提出启动阈值为高峰小时产出或吸引100车次的出行量或0.8万—1万平方米的办公用建筑，0.4万—0.5万平方米的商业、零售业建筑。“国标”对“显著影响”的标准定得较高，它既反映了我国现在的经济发展水平，也反映了我国城市路网存在着不少可挖掘的潜力和公交承担率上可提升的潜力，如果能把潜力充分开发出来，交通载体的服务水平必将得以提升。这也为我们指明了“交评”的重点要放在“挖掘潜力”上。

3. 结合相关的其他规范性文件来学习

每个规范性文件都有它的基本任务，有些内容也可能在其他规范中已有明晰的规定，“国标”并未予以重复。结合其他相关规范学，有助于对部分条款的深入理解，而且“国标”在1.0.5条文中也已明确要求在进行“交评”时，“除应符合本标准外，尚应符合国家现行有关标准的规定。”例如，行业标准《城市快速路设计规程》（CJJ 129—2009）第2.0.5条对“匝道”作了定义，“国标”不再在“术语”内重复这一定义，但别的规范的定义使我们对什么是匝道有了可借鉴的认识，并判定哪些是应予评价的匝道。

又例如，项目业主很喜欢将项目选点在交通性干道沿线，特别是交叉口用地范围内，希望自己的项目朝向大马路、交叉口，以获取丰富的交通资源，同时增加项目的知名度。其实，把项目朝向交通性干道和

交叉口,与在那里开口是两码事,如果该项目占地不大、层数不多,放在有百米宽的大马路旁,或放在交叉口边,就像是一只放在广场上的鸡笼,不可能吸引人们的眼球,反而成为一个负面的广告,破坏了建设项目的形象。而如果将项目放在交通繁忙的、可利用交通资源短缺的交通性干道旁或交叉口用地范围内,也会使项目自身的交通流难以进出。从交通影响评价讲,不仅是被项目基地开口的交通性干道或交叉口,而且包括项目自身都往往是最早成为该项目交通影响的受害者。从已经进行的交通影响评价实践看,最近项目的,并有项目在那里开口的交通性干道与交叉口往往较容易成为显著影响的点;而放在那里的建设项目也难以为自身的交通流找到合意的出入口。

交通性干道在城市交通流运转中的作用是为长距离交通流提供快速通行服务,路上交通流越大,速度越快,就越无法为沿线建设项目开设太多出入口,更不欢迎为进出频繁的交通流在那里开口,用不小的代价建设的交通性干道[如为保证速度而采取较大的平竖曲线半径,就可能会增加土方的填挖,填挖它的土体稳定工程,增加原有构(建)筑物的拆迁等]设计的较高车速只能付诸东流,无法收到应有的效益。交叉口更是多方向交通流的集散点,存在着大量的冲突点与交织点,如果在交叉口用地范围的建设项目向其开口就会成倍地增加冲突点、交织点,对交叉口的安全和快速通行的影响会更为严重。

有些建设项目交通影响评价报告只注意到建设项目新增交通量对周边道路和交叉口交通量的增加,没有考虑新增交通量的进出干扰了那里的交通流,形成了对其可通过能力的减少,还是用建设项目没有进入交通量时的可通过能力去计算服务水平,使服务水平计算值明显偏高,人为地降低了影响程度。我们经常看到交通已相当拥堵的路段或交叉口,但其计算服务水平却是在D级(包括D级)以上,就是这个道理。

正因为上述原因,现行的不少相关规范都规定了建设项目在相应道路上开口的相关条件、规定了对交叉口的合理间距、交叉口的用地范围(包括对尚未建设、设计的交叉口规定的规划控制范围),规定了建设项目或街坊出入口与交叉口用地范围的最小间距,并规定在快速路的主路上不允许接入建设项目和街坊出入口,对主干路也作了不宜

接入建设项目出入口的规定及其他方面的规定。如早在1995年颁发执行的《城市道路交通规划设计规范》(GB 50220—1995)第7.3.1.4条就规定“快速路两侧不应设置公共建筑出入口……”第7.3.2条规定“主干路两侧不宜设置公共建筑物出入口”。在此后的大量相关规范中,都有不少这方面的规定。在2012年实施的《城市道路交叉口规划规范》(GB 5064—2011)中的第4.1.2条写得更为具体,要求更严格。该条第一款规定“道路外侧规划用地建筑物机动车出入口不得规划在新建交叉口范围内,应设置在支路或专为道路外侧规划用地建筑物集散车辆所建的内部道路上”,表示建设项目出入口应设在“支路或专为道路外侧规划用地建筑物集散车辆所建的内部道路上”,而不是在次干路上,更不是在交通性干道上。其第二款还规定,即便是“改造、治理交叉口规划,道路外侧规划用地建筑物机动车出入口应符合下列规定:1)应设在交叉口规划范围之外的路段上,或设在道路外侧规划用地建筑物离交叉口的最远端;2)干路上道路外侧规划用地建筑物出入口的进出交通组织应为右进右出”。即使是次干路也得这么做,另外这本规范还对立交桥的匝道进出相交道路的进出口位置、相互距离、与城市交通性干道的衔接等都作了明确的规定。

这些规范还对上述相关规定都作了为什么要如此规定的说明,只有弄明白相关规范的这些要求,才容易明白“国标”为什么对建设项目交通流出入口的设定范围及评价标准作如此严格的规定。

同一个“国标”会有一大批地方标准,和若干个内容相关的其他规范性文件,多学习几个地方标准和其他相关规范,多看一些国外的相关规定,一般都可以对“国标”获得深入的理解。

从多方面、多角度去观察问题,便不容易把问题看偏了,往往更容易得到更全面的理解。属于这一类大致有关评价边界的问题,我们运用上面所提到的办法,分别对它们作了解释,供大家参考。

二、消减措施问题

第二个方面的问题是如何提出在消减评价范围内,针对道路等交