



城市交通走廊

URBAN TRANSPORT CORRIDOR

张 泉 黄富民 王树盛 等著

中国建筑工业出版社

城市交通走廊

Urban Transport Corridor

张 泉 黄富民 王树盛 等著

中国建筑工程出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

城市交通走廊 / 张泉等著. —北京: 中国建筑工业出版社, 2018.12

ISBN 978-7-112-22822-5

I. ① 城… II. ① 张… III. ① 城市交通—交通运输管理—研究 IV. ① U491.1

中国版本图书馆CIP数据核字 (2018) 第234530号

责任编辑: 黄 翊 陆新之 焦 扬

责任校对: 焦 乐

本书撰写人员名单: 张 泉 黄富民 王树盛
许 炎 张小辉 王 昊
纪 魁 陆泉麟 唐小龙
李子木 姜 军

城市交通走廊

张泉 黄富民 王树盛 等著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京海淀三里河路9号)

各地新华书店、建筑书店经销

北京锋尚制版有限公司制版

北京富诚彩色印刷有限公司印刷

*

开本: 850×1168毫米 1/16 印张: 11½ 字数: 261千字

2018年12月第一版 2018年12月第一次印刷

定价: 118.00元

ISBN 978-7-112-22822-5

(32927)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

前言

城市交通拥堵是当今公认的世界性难题，对经济社会发展、生态环境保护、公共安全治理、生活品质提升等方面都产生了较大的负面影响，城市政府为此每年在改善城市交通方面投入巨大。一些城市解决了或有效缓解了交通拥堵问题，不少城市却收效甚微——主要区别不在投入，而是投入的目标、路径和策略、方法。

特别是当前中国的众多城市，正处于城镇化持续推进、机动化快速发展、经济社会发展转型升级方兴未艾的叠加期，城市地区一边扩大一边更新，道路设施和交通工具交互增长，城市地块的交通源强度和交通方式也在不断变化，由此伴生城市交通拥堵程度逐年攀升、城市交通效率日渐低下、交通安全和交通污染形势严峻等众多妨碍城市可持续发展的问题。面对“面广量大”的城市交通问题，如何找准、抓住主要矛盾，并集中相关的必要资源以作出最集约、高效的应对，是当前城市交通发展的一个关键。

世界各地的经验表明，建设城市交通走廊，是化解城市交通主要矛盾、推动城市交通可持续发展的集约、高效的方法。

首先，城市交通走廊存在类似社会学中的“二八定律”效应。交通走廊可以很小比重的城市空间资源承载相当比重的交通量，建设好交通走廊就可以抓住城市交通的“牛鼻子”，起到事半功倍、甚至是四两拨千斤的作用。

其次，城市交通走廊通过“纲举目张”的方式统筹协调城市交通网络。交通走廊提供快速、舒适的服务，可以通过交通喂给系统吸引走廊沿线区域的交通出行，从而优化城市交通结构和交通运行，提升整个城市交通系统运行效率。因此，建设城市交通走廊，既可利用有限资源保障和引导交通需求重点，缓解交通拥堵和促进土地集约化利用，又可以点带面、统筹优化整个城市交通体系。

而且，城市交通走廊可实现交通与用地的协同发展。城市交通的目的是服务于城市用地之间的联系，从而服务于城市的生产、生活，交通是城市发展的手段，用地的发展优化则是城市全面可持续发展的基础。交通走廊快速、大容量的特性可使走廊沿线用地获得区位优势，从而带动沿线的城市功能集聚，同时，走廊沿线用地也为交通走廊提供客、货流量。交通走廊可实现交通与用地的良性协同发展，达到手段与目的的协调统一。

城市交通全域覆盖、全民参与，不但投入大，而且需要复杂而精细的管理、文明而自觉的行为。对发展中国家、发展中的城市而言，更需要集中资源、集约发展，在解决城市交通问题方面，发展城市交通走廊可以起到抓住牛鼻子的作用。

在城市交通走廊建设方面，世界各地城市的做法丰富多彩。一些城市采用轨道交通主导模式，利用轨道交通作为城市交通体系和城市空间布局的主要支撑；一些城市采用快速公交模式，利用公交专用通道和信号优先系统形成快速交通通道，并引导城市空

间呈轴线发展；也有些城市则重视自行车走廊的建设，通过建设路权专用的自行车道路网络实现自行车的安全、连续、快速出行。目标各有侧重，但都体现了因地（城市、地形）制宜、因时（发展阶段）制宜的基本规律，体现了走廊专用、网络协调、用地协同的基本特征。

当前，一般城市交通走廊（类）建设中也存在着不少共性问题，典型的如：走廊路权不专用，导致通行效率水平难以保障；接驳疏散能力不匹配，造成走廊节点不够通畅；走廊与交通网络衔接缺乏统筹，制约网络整体能力的发挥；走廊与两侧用地之间功能不协同，导致交通效率和用地效率的双损失等。这些问题都亟须认真对待、深入研究、系统解决。

目前，我国在城市交通走廊建设方面尚缺少系统的理论研究，也没有成熟、完善的规划设计方法。本书作者用近三年时间进行了城市交通走廊科研项目专题研究，尝试对城市交通走廊开展系统阐述、开始系统研究，涵盖了交通走廊的定义、内涵、分类、规划设计及规划管理等各个重要方面。在研究报告的基础上形成本书，以期求教于同行，呼吁城市政府、社会公众关注城市交通走廊的重要作用和实践应用，共同促进我国的城市交通走廊研究、发展和规划建设管理。

目 录

第一章 城市交通走廊的定义和分类	1
第一节 城市交通走廊的作用内涵与定义	1
一、城市交通走廊的作用内涵	1
二、城市交通走廊的定义	2
第二节 城市交通走廊的分类	3
一、功能分类	3
二、方式分类	3
三、等级分类	3
四、综合分类	3
第三节 城市交通走廊建设意义	4
一、交通效益	4
二、经济效益	4
三、社会效益	5
四、环境效益	5
第二章 各类城市交通走廊的特性	7
第一节 城市公交走廊	7
一、功能定位	7
二、影响范围	7
三、交通特征	10
四、等级划分	10
第二节 城市个体机动化走廊	10
一、功能定位	10
二、影响范围	11
三、交通特征	12
四、等级划分	13
第三节 城市慢行走廊	13
一、功能定位	13

二、影响范围·····	13
三、等级划分·····	15
第四节 城市货运走廊·····	15
一、功能定位·····	15
二、影响范围·····	15
三、交通特征·····	16
四、等级划分·····	17
 第三章 城市交通走廊典型案例·····	18
一、中国香港地铁走廊·····	18
二、美国阿灵顿地铁走廊·····	20
三、库里蒂巴 BRT 走廊·····	21
四、布宜诺斯艾利斯 BRT 走廊·····	22
五、广州中山大道 BRT 走廊·····	24
六、深圳市宝安大道·····	25
七、纽约百老汇步行走廊·····	27
八、哥本哈根自行车走廊·····	28
九、苏州苏虹路货运走廊·····	29
十、案例总结·····	30
 第四章 城市交通走廊的总体布局·····	32
第一节 布局影响因素·····	32
一、人口规模·····	32
二、城市空间结构·····	33
三、景观风貌·····	39
四、交通系统·····	41
五、适用条件·····	44
第二节 走廊的空间布局·····	44
一、协同布局·····	44
二、布局评估·····	49
三、布置指引·····	54
 第五章 城市公交走廊规划设计·····	55
第一节 总体思路·····	55
一、目标·····	55

二、原则	55
三、技术流程	56
四、规划模型	56
第二节 规划设计指引	64
一、用地系统规划	64
二、交通系统规划设计	69
三、景观与生态系统规划设计	82
第三节 案例分析	84
一、宏观案例	84
二、中微观案例	90
三、效益评估	96
第六章 城市个体机动化走廊规划设计	97
第一节 总体思路	97
一、目标	97
二、原则	97
三、技术流程	98
四、规划模型	98
第二节 规划设计指引	103
一、用地系统规划	103
二、交通系统规划设计	104
三、景观与生态系统规划设计	114
第三节 案例分析	115
一、案例简介	115
二、空间组织	115
三、用地布局	116
四、开发强度	117
五、交通规划设计	118
六、效益评估	122
第七章 城市慢行走廊规划设计	124
第一节 总体思路	124
一、目标	124
二、原则	124
三、技术流程	125

四、规划模型·····	125
第二节 规划设计指引·····	130
一、用地系统规划设计·····	130
二、交通系统规划设计·····	133
三、景观与生态系统规划设计·····	137
第三节 案例分析·····	138
一、商业慢行走廊·····	138
二、生活慢行走廊·····	139
三、效益评估·····	141
第八章 城市货运走廊规划设计·····	143
第一节 城市货运发展趋势·····	143
第二节 总体思路·····	145
一、目标·····	145
二、原则·····	145
三、技术流程·····	145
第三节 规划设计指引·····	146
一、用地系统规划·····	146
二、交通系统规划设计·····	146
三、景观系统规划设计·····	151
第四节 案例分析·····	151
一、案例简介·····	151
二、空间组织·····	151
三、用地布局·····	151
四、开发强度·····	152
五、交通设计与组织·····	152
六、效益评估·····	154
第九章 城市交通走廊的规划管理与保障机制·····	156
第一节 城市交通走廊的规划管理·····	156
一、规划定位·····	156
二、规划编制管理·····	157
三、规划实施管理·····	160
第二节 城市交通走廊的建设政策·····	161
一、建设组织政策·····	161

二、建设保障政策·····	162
第三节 城市交通走廊的运营管理·····	165
一、运营管理模式·····	165
二、运营更新机制·····	167
三、运营保障机制·····	168
参考文献·····	170

第一章 城市交通走廊的定义和分类

什么是城市交通走廊？它在城市中承担怎样的作用？虽然国内外对城市交通走廊早有研究，也已经有成功的应用，但往往是针对某一种走廊或者走廊的某一方面，鲜有针对城市各类交通走廊的系统性研究。本章首先探讨城市交通走廊的内涵和定义，在此基础上对城市交通走廊进行分类，以利于深入细化对城市交通走廊的科学认知和运用。

第一节 城市交通走廊的作用内涵与定义

一、城市交通走廊的作用内涵

1. 骨干性

如果将城市比喻成人体，城市道路网络是人体的血管系统，城市交通走廊就是血管系统中的大动脉。城市交通走廊承担城市交通的主流量和主流向，集聚和疏散城市中的交通流，主要解决城市内中长距离、大运量的交通运输。城市交通走廊不仅在城市交通系统中发挥骨干作用，也是城市的空间主骨架、功能集聚带。

2. 系统性

城市交通走廊要与其他交通设施、交通管理措施以及城市空间等共同协作才能充分发挥作用。每条城市交通走廊都有一定的“腹地”，所汇集的人流、车流主要来自于腹地，城市交通走廊仅靠自身难以充分发挥应有作用，必须有良好的衔接交通系统为其提供喂给服务。在成功的案例中，城市交通走廊都是由主导交通方式和衔接交通系统形成走廊内外一体化的交通系统。在交通走廊的规划和建设中，应注重交通走廊及其喂给系统的协调，注重交通走廊的交通脉络渗透性和转换便利性，发挥重要的转换衔接作用，实现交通走廊对整个城市交通的带动。另外，现代城市交通走廊还包括市政设施、景观设施等服务系统，是一个多要素复合的廊带。

3. 带动性

城市交通走廊的强大运输能力可显著提升紧邻地区的交通可达性，吸引城市资源向城市交通走廊沿线集聚，成为城市的增长轴，带来产业集聚、就业人口集聚和土地升值，从而带动提升城市交通走廊沿线的开发。城市交通走廊与紧邻地区还具有相互促进的关系，走廊为紧邻地区提供高可达性的运输服务，紧邻地区为走廊提供客、货源。“交通与用地一体化”的规划设计和建设往往是城市交通走廊能否成功的关键。

4. 指向性

指向性是指在区域发展和城市建设中，城市用地的区位选择受到交通走廊的引导作用。指向性体现了交通与城市空间增长的相互关系，是空间增长规律显化的动力机制。

城市交通走廊是城市的活动轴线，可依托其组织城市功能和主要活动，形成沿城市交通走廊的功能集聚指向、空间集聚指向、人口就业集聚指向等多种指向性，这些指向性可依托城市交通走廊同时并指，也可单指先行引导。

需要指出的是，上述特性相对于慢行走廊而言并不明显。慢行交通受速度限制，难以起到交通骨干性的作用，也不需要其他交通系统的喂给服务，对城市土地利用的带动性和指向性也有限。对于慢行走廊而言，其腹地空间往往是走廊紧邻的两侧空间，如果这一空间内聚集了足够的人口和就业岗位就会形成大量的慢行交通流，包括通过性慢行交通和为公共交通等其他交通系统提供喂给服务的慢行交通。因此，慢行交通走廊的长度、形态及形成条件等均与其他走廊有很大差别，这是慢行交通走廊的特殊之处。

二、城市交通走廊的定义

从城市交通走廊具备的骨干性、系统性、带动性、指向性来看，城市交通走廊不是孤立的一种交通设施，而是涉及城市交通、城市空间、城市功能、城市景观等诸多方面的一个综合概念，虽然“交通功能”是城市交通走廊不可或缺的主导功能，但要发挥城市交通走廊应有的作用，就必定超出“交通”的独立、狭义的范畴。本书综合考虑交通走廊的内涵要求，提出以下定义：

城市交通走廊，是以某一大运量交通廊道为主体，包括协同影响腹地空间和必要交通喂给衔接系统，三者共同构成的带状复合系统。其中，“大运量交通廊道”指优先服务于特定交通方式的高能力、高效率、高标准运输通道，体现交通走廊的“交通”主体功能；“影响腹地空间”强调交通走廊的“引导带动”功能，指大运量交通廊道紧密吸引的，由城市产业、人口、景观生态等要素集聚而成的地带；“必要的交通喂给衔接系统”体现交通走廊的“系统性”，包括与交通走廊直接衔接的各类交通设施，以最大化发挥交通走廊的效率优势。

通过以上定义，可以看出，城市交通走廊在以下几个方面区别于一般的交通干道：

一是在功能方面，交通走廊具有带动性，交通走廊快速、大容量的特性可保持走廊沿线交通区位的相对优势，从而带动沿线城市功能的集聚；同时，走廊沿线也成为走廊服务的腹地。“交通引导、带动用地发展，走廊腹地空间反哺客、货流量”的交通与用地一体化特征是交通走廊区别于一般交通干道的最重要方面。

二是在目标方面，交通走廊具有吸引力，交通走廊提供的快速、舒适的服务可以通过喂给系统吸引非走廊沿线区域的交通出行，以优化城市交通结构和交通运行。交通走廊比交通干道承担更多的职能与责任，交通走廊更加注重走廊本身与喂给服务系统的统筹衔接，提升整个城市交通系统运行效率。

三是在形式方面，交通走廊具有专用性，主要服务于某种交通方式或交通工具。保持路权的部分专用或完全专用，可保障交通走廊主导交通方式运行效率，从而保障走廊各项功能的发挥。

四是在构建方面，交通走廊具有综合性，交通走廊的构建需要综合考虑城市交通

与城市功能结构、城市空间布局、景观生态、历史文化保护等各方面的关系，以及各类交通走廊之间的关系等，以提升走廊的服务能力，最大化发挥交通走廊的综合效益。

概括而言，城市交通走廊主要包括大运量交通廊道、廊道协同影响腹地空间、交通喂给衔接系统三大要素。为了后文表达清晰，本书中“走廊”一词为以上定义所表达的内容，“廊道”专指交通走廊定义中的“大运量交通廊道”这一要素，在内容从属上是前者包含后者的关系。

第二节 城市交通走廊的分类

一、功能分类

承担城市的客货运输是城市交通走廊最重要的功能，城市客运与城市货运在出行特征、规划建设要求等方面都具有比较明显的差异，所以从功能角度可以将城市交通走廊主要分为客运走廊和货运走廊；同时，在一定情况下存在客运走廊和货运走廊利用共同通道的情况，即客运走廊和货运走廊共同构成复合走廊。因此，从功能类别角度，城市交通走廊可分为客运走廊、货运走廊和客货复合交通走廊。

二、方式分类

为了合理发挥城市交通走廊的功能，需要采用不同的交通工具或交通方式，总体上可分为机动化交通方式和非机动化交通方式，在此基础上可进一步细分为公共交通、小汽车、慢行交通（步行、自行车）等不同交通方式。因此，从交通方式角度可分为公共交通走廊、个体机动化走廊、慢行交通走廊以及复合交通方式走廊。

三、等级分类

运速和运能是交通运输的两个重要指标，不同交通方式有不同的运速和运能特征，从运速角度可分为快速交通走廊、中速交通走廊和普速交通走廊；从运能角度可分为大运量交通走廊、中运量交通走廊和一般运量交通走廊。

四、综合分类

以上从功能、方式、等级三个角度对城市交通走廊的分类进行了梳理，一条城市交通走廊同时具有功能、方式、等级三个分类特征。综合考虑以上三个分类特征，按照“引导发展、客货分离、快慢分离、精细管理”的现代交通组织原则，本书将城市交通走廊划分为“两类、四种、多等级”。其中，“两类”指客运走廊、货运走廊；“四种”指客运走廊中的公交走廊、个体机动化走廊、慢行走廊，以及货运走廊；“多等级”指对不同走廊按照通行能力进行等级划分。

第三节 城市交通走廊建设意义

交通走廊在城市中发挥着优化交通结构、提高交通效率的作用，对城市交通效率的提升具有重要作用。但交通走廊所带来的不仅仅限于显性的交通效益，还包括经济效益、社会效益、环境效益。全面理解城市交通走廊的建设意义，有助于对各类城市交通走廊应用的选择和具体规划设计方案的优选。

一、交通效益

1. 加强集聚

依靠显著的交通区位，交通走廊沿线更大强度地集聚相关城市功能。公交走廊沿线500m范围覆盖的人口、就业比重甚至可以超过城市建成区总量的50%以上，可以不足10%的用地承载半个城市的人口规模；个体机动化走廊可以集聚大型卖场、商贸中心等对货物运输灵活性要求高的功能；货运走廊两侧也可以集聚相关产业，并为各类产业提供包括集中交通运输的基础设施服务，从而进一步降低成本和吸引产业集聚。

2. 有效疏解

交通走廊建设可以显著改善城市交通运行状态，尤其是走廊沿线，具体表现在公共交通、个体机动化交通的出行速度显著提升，出行的时耗显著降低，交通拥堵的路段及时段显著减少。例如，城市轨道交通开通后，沿线区域的地面交通车流速度通常可提升30%以上。

3. 结构优化

交通走廊可以显著改变城市的交通结构和居民的出行行为。尤其是公交走廊和慢行走廊，可大大提升公共交通、慢行交通的服务质量和出行体验，从而吸引、鼓励人们采用绿色交通出行。公交走廊沿线区域比其他区域的公交出行比重可高出40%以上。

4. 运行安全

交通走廊通过客货分离、快慢分离等手段使得各种交通流能各行其道，减少相互干扰，降低交通事故率和交通事故死亡率，提高城市交通的安全性。例如，1995年哥本哈根骑车受伤总数为252人，通过大力建设自行车走廊，2014年这一数字降低为90人，居民对骑自行车感觉“安全”和“比较安全”的比例达到94%。

二、经济效益

1. 提升资金效益

交通走廊具有高效利用建设资金、发挥资源最大效益的特点。城市建设资金和管理资源都是有限的，如果把这些建设资金和管理资源像“撒胡椒面”一样分散到城市各处，应用效果非常有限，其交通改善效果也很难被公众感受。如果把建设资金和管理资源集中用于改善主要交通走廊，可以很快且很显著地实现交通改善目标，达到建设资金高效利用的目的。通过建设交通走廊，可以用最少的交通设施来实现更大容量、更高效率的出行。

2. 提高土地收益

交通走廊具有集约利用土地的经济效益功能。城市交通走廊对走廊影响区的土地价值提升以及就业岗位的增加有着明显的刺激作用。由于交通走廊带来的可达性的提高,使得个人与厂商在决定选址时更倾向于选择走廊沿线地区,这就相应地导致该地区就业机会的提升与土地价值的提升。在市场经济环境下,对交通走廊沿线进行有效控制与开发是政府实现城市可持续发展的重要策略之一,不仅可以减少市政设施投资,也可以集约土地利用。经验表明,公交走廊沿线土地可增值 20% 甚至更多。

三、社会效益

1. 节约出行成本

交通走廊可节约出行成本,尤其是公交走廊。对于出行者而言,出行成本主要包括交通工具购买成本、交通工具使用成本(如油费、停车费、事故处理、公交票价等)以及时间成本。公交走廊可以提供便捷、快速的交通服务,部分出行者会放弃选择小汽车而选择公交车,甚至考虑不再拥有小汽车,从而降低个人交通成本,促进提升公交出行比重。同时,交通走廊可大幅提升交通运输效率,从而降低出行的时间成本。在此基础上,可以降低城市的交通建设和运行、管理总成本。

2. 促进社会公平

交通走廊建设有利于促进社会公平。交通公平是社会公平的一种基本要求,具体包括城市公共交通方式在速度、舒适度等方面不同而产生的横向交通公平,城市各个阶层收入、分配、消费存在差异性的纵向交通公平等。城市交通走廊为人们中长距离的快速出行提供了基础条件,可以使大部分交通需求者都受益,对使用不同交通方式的使用者带来相对平等的收益;城市交通走廊的建设也为社会弱势群体创造交通出行公平条件、参与社会活动提供了机会,使其基本交通需求得到满足。

四、环境效益

1. 降低交通能耗

交通能耗与交通效率有很大关系,拥堵状态下的汽车能耗远高于正常行驶状态和畅通状态。根据相关测算,畅通行驶状态下小汽车的平均能耗约为每 100km 8L 燃油,而在拥堵状态下的能耗则达到每 100km 10 ~ 12L 燃油,增加 30% 左右。建设交通走廊在提升交通效率、缓解交通拥堵的同时,也大幅提高了能耗效率,从而降低交通的总能耗。

2. 减少污染排放

城市交通所造成的污染已经成为影响城市生态环境的主要原因之一。据 2009 年国际能源署(IEA)报告,全球二氧化碳排放量约有 25% 来自交通运输;我国当前城市大气污染约有 30% 以上来自交通运输的碳排放。城市交通拥堵状况使得车辆尾气排放增加,加剧了城市环境污染。据北京市环科院的研究结果:小轿车的车速由 20km/h 提高到 50km/h,其排放的一氧化碳、碳氢化合物可减少 50% 左右。

构建交通走廊可有效缓解交通污染问题:①在方式环保方面,城市交通走廊尤其是

公交走廊，有利于城市交通方式向更集约、更环保的方式转变；②在提速减排方面，可通过提高车流速度，降低由于拥堵或速度过慢导致的污染物排放；③在污染治理方面，城市交通走廊集中了城市大部分的交通，从而将大面积的交通污染集中到小面积的走廊沿线来，实现了交通污染影响范围的最小化，而针对最小化的污染影响面积，更便于采取有效的防治措施。

第二章 各类城市交通走廊的特性

不同类型走廊具有不同的功能定位、影响范围等属性,对规划设计要求也有很大的差异。本章分别介绍城市公交走廊、个体机动化走廊、慢行走廊、货运走廊的总体特征。

第一节 城市公交走廊

一、功能定位

(1) 客运骨干服务功能。城市公交走廊是城市各大功能区交通贯穿连接的骨干,客运交通功能是公交走廊最重要的功能。公交走廊的出行量在整个城市客流总量中占有较高的比例,公交走廊能够有效发挥公交出行提效和服务水平提升的作用。

(2) 用地开发引导功能。公交走廊由于其带来交通可达性的提升,会对外围一定区域产生辐射作用,形成一个包括公交廊道、两侧用地空间及衔接系统的带状系统。在此系统内,廊道效应将引导用地布局优化,并通过衔接系统优化城市路网结构。公交走廊影响强度由走廊中心轴向外逐步减弱,遵循距离衰减规律。

(3) 人文生态环境功能。公交走廊的节点周边可承载大量的人口和就业岗位,对城市公共空间有强烈的需求,通过对节点周边的人文环境、生态环境的整合、塑造可提升公交走廊甚至整个城市的吸引力。

二、影响范围

公交走廊的影响范围是指依托公交走廊,具有明显的交通可达性优势,会对用地布局、出行行为特征等方面产生明显影响的用地范围。

1. 直接影响范围

1) 步行时空约束

公交走廊的直接影响范围是指乘客适宜通过步行到达公交走廊节点的范围,也称为步行影响范围,是客流集散的主要区域。主要采用两个标准:时间标准和距离标准。一般而言,人们可接受的步行到公交站点的时间为5~10min,步行到站点的距离在500m之内。考虑人们忍耐力的情况下步行到公交站点的距离可扩大为800m。因此,当公交站点周边道路条件良好,且无河流、较高等级道路形成地理空间分割的情况下,可认为公交走廊的直接影响范围为站点半径800m的覆盖范围。当公交走廊的节点未确定位置时,可采用线路两侧各800m宽度范围作为直接影响区范围。

2) 地租价格变化

对直接影响范围的用地,可以通过分析站点对周边不同物业价格的贡献度来划分