

郑州市人民政府办公厅文件

郑政办〔2019〕3号

郑州市人民政府办公厅 关于印发郑州市交通影响评价编制管理 暂行办法（修编）的通知

各县（市、区）人民政府，市人民政府各部门，各有关单位：

《郑州市交通影响评价编制管理暂行办法（修编）》已经市政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

2019年1月2日

郑州市交通影响评价编制管理 暂行办法（修编）

第一章 总 则

第一条 为确保我市城市建设的协调发展，有效配置城市土地与空间资源，科学合理组织城市交通，缓解城市交通紧张状况，规范交通影响评价编制管理工作，依据《中华人民共和国城乡规划法》《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》《河南省道路交通安全法条例》等法律、法规的有关规定，按照公安部、中央文明办、住房城乡建设部、交通运输部关于印发《城市道路交通文明畅通提升行动计划（2017—2020）》的通知要求，结合城市实施“畅通工程”的要求和本市实际，制定本办法。

第二条 城乡规划行政主管部门负责交通影响评价管理工作。

第三条 本办法适用于郑州市域范围。

第四条 交通影响评价编制除应执行本办法的规定外，还应符合国家现行的有关标准、规范的规定。

第二章 编制范围

第五条 《交通影响评价报告》应在修建性详细规划阶段编制。

第六条 修建性详细规划阶段需要进行交通影响评价的范围：

(一) 城市中心区（西三环、北三环、南三环、107 辅道围合区域）：建筑规模超过 3 万平方米的大型商业、体育馆（场）、影剧院、展览馆、会议中心、旅馆餐饮、医院、学校等公建项目以及超过 8 万平方米的居住类项目。

(二) 中心区外围（绕城高速、京港澳高速、S312 围合区域，除城市中心区外）/卫星城中心区（由各县市确定）：建筑规模超过 5 万平方米的大型公建项目及超过 10 万平方米的居住类项目。

(三) 其他地区（市域范围内除以上两类区域外）：建筑规模超过 10 万平方米的大型公建项目及超过 20 万平方米的居住类项目。

(四) 大型城市交通设施，例如铁路客货站场、公路客货站场、物流中心、大型公交枢纽、轨道交通设施等。

(五) 在城市快速路、主干路附近施工并对交通有严重影响的工程项目以及需要封闭道路的市政工程项目。

(六) 规划部门认为对城市交通有严重影响的建设项目及交

通敏感地段的建设项目。

(七) 上述项目和城市交通设施项目的改、扩建。

第三章 编制内容

第七条 交通影响评价主要分析建设项目建成后对周围交通环境的影响程度，并在此基础上，提出相应的交通改善对策，使建设项目的交通设施配置与内外交通组织符合城市交通系统的规划和管理要求，避免或减小项目开发对周边道路交通产生的冲击。

第四章 编制管理

第八条 承担编制交通影响评价任务的单位，须具备城乡规划编制甲级资质。

第九条 交通影响评价编制单位应以城市总体规划、详细规划、城市综合交通规划以及规划行政主管部门核发的《建设项目选址意见书》《建设用地规划条件》、原则同意的设计方案等为依据编制交通影响评价，并作为最终设计方案审查的依据之一。

第十条 交评编制单位应对编制成果质量负责，规划行政主管部门应及时组织相关职能部门对交通影响评价报告的编制质量进行监督抽查，每次抽查比例不应低于抽查对象总数的10%。

抽查交评报告不合格的编制单位，按城乡规划行政主管部门相关规定处理。

第五章 附 则

第十一条 交通影响评价编制的技术要求及评价指标详见本管理辦法的附件。

第十二条 本辦法自公布之日起施行。原《郑州市交通影响分析（评价）编制管理暫行办法》同时废止。

- 附件：1. 郑州市交通影响评价编制准则
2. 郑州市交通影响评价技术准则
3. 出行率指标表
4. 出行方式划分表
5. 通行能力取值表
6. 机动车服务水平分级标准
7. 非机动车服务水平分级标准
8. 行人交通服务水平分级标准
9. 建筑物停车配建标准

郑州市交通影响评价编制准则

一、编制目标

《交通影响评价报告》是在建设项目规划设计方案之后、《建设工程规划许可证》批出之前进行，其主要目的是从交通角度对建设项目的规划设计方案进行评价，提出调整修改意见。《交通影响评价报告》的主要研究目标应包括：

（一）现状交通设施评价：对评价范围内现状道路系统、公共交通设施、停车设施及慢行设施进行梳理及评价；

（二）根据建设项目的规划设计方案预测其产生的交通总量及分布，评价其对周边道路、行人系统等交通设施的影响；

（三）评价规划设计方案中的出入口、停车空间、货物装卸点、行人设施、公共交通设施的布置方案和配建指标；

（四）评价规划设计方案中的交通组织方案；

（五）验证和检查建设项目的开发强度是否适合周边交通设施的承受能力。

二、编制要求

（一）项目背景、性质以及规模说明；

（二）确定评价分析的范围和年限；

(三) 对研究范围内的用地、交通设施现状和规划进行分析说明，并提出现状交通系统存在的主要问题；

(四) 根据城市综合交通规划的交通模型及交通数据库，按照评价指标要求对评价范围内各评价年限和时段的背景交通、项目新生成交通进行预测，使预测结果能够反映评价范围内交通运行特征；

(五) 评价项目建成后对评价范围内交通系统的影响程度，明确按照推荐措施进行交通改善后新增交通的影响是否可接受，是否需要调整技术经济指标；

(六) 对项目平面布局进行评价，并提出改善措施。

三、附图

(一) 项目区位及评价范围图

(二) 用地及道路交通设施现状图

(三) 用地规划图

(四) 项目总平面图及平面布局评价图

1. 项目原版总平面图

2. 项目完善后总平面图

3. 项目平面布局评价图

(五) 目标年评价范围内背景交通量及负荷度图

(六) 目标年评价范围内道路总交通量及负荷度图

(七) 项目新增交通量图

(八) 项目机动车及慢行交通组织流线图

(九) 外部交通改善措施图

郑州市交通影响评价技术准则

一、交通影响评价范围、年限、时段与评价日

(一) 交通影响评价范围

建设项目交通影响评价研究范围应根据城市和镇的规模、新生成的交通需求以及周边道路交通状况确定。

1. 报建阶段进行的建设项目交通影响评价，其评价范围应符合下列规定：

(1) 有明确启动阈值的建设项目，其交通影响评价范围应按照表 1.1.1 的规定：

表 1.1.1 建设项目交通影响评价范围

序号	建设项目规模指标与启动阈值之比 (R)	交通影响评价范围
1	$R < 2$	建设项目临近的城市干路围合的范围
2	$2 \leq R < 5$	建设项目临近的城市主干路或快速路围合的范围
3	$R \geq 5$	建设项目临近的第二条主干路及以上等级道路围合的范围

备注：混合类项目的 R 值为各类建筑业态的 R 值之和。

(2) 单独报建的学校类建设项目、交通生成量大的交通类建设项目，其评价范围应为：建设项目临近的第二条主干路或快速路围合的范围；

(3) 主管部门认为应当进行交通影响评价的工业、其他类和其他建设项目，其评价范围为建设项目临近的城市主干路或快速路围合的范围。

2. 建设项目选址阶段的交通影响评价，应在本标准第 1 条规定的基础上，根据建设项目的实际情况和周边交通系统的状况，适当扩大评价范围。

3. 位于下列地区的建设项目，宜根据建设项目的实际情况和周边交通状况，适当调整评价范围。

(1) 城市中心区、历史文化保护区、风景名胜区、快速路出入口附近和交通枢纽周边等交通敏感地区，宜适当扩大评价范围；

(2) 城市和镇边缘地区，宜根据交通网络实际情况，调整评价范围；

(3) 当项目评价范围附近存在比较明显的交通瓶颈时，应适当扩大评价范围，把交通瓶颈纳入影响评价范围。

(二) 交通影响评价年限

建设项目交通影响评价年限应根据城市和镇的规模、建设项目的规模和分类确定。

1. 报建阶段进行的建设项目交通影响评价，其评价年限应符合下列规定。

(1) 有明确定量启动阈值的建设项目，其评价年限应符合表 2.1.1 的规定：

表 2.1.1 建设项目交通影响评价年限

序号	建设项目规模指标与启动阈值之比	交通影响评价年限
1	特大城市<5, 其他城市和镇<3	正常使用初年
2	特大城市≥5, 其他城市和镇≥3	正常使用初年及第五年

备注：当建设项目正常使用第 5 年超出了正在执行的城市和镇总体规划的目标年限时，宜用规划目标年限作为交通影响评价年限。

(2) 单独报建的学校类建设项目、交通生成量大的交通类建设项目，以及主管部门认为应当进行交通影响评价的工业、其他类和其他建设项目，其评价年限应为正常使用初年以及正常使用第 5 年。

2. 分期开发的建设项目，其整体项目的评价年限除应符合上述 1 的规定外，还应评价各分期投入正常使用的初年。

(三) 交通影响评价时段与评价日

1. 评价时段

交通影响评价时段的选择应符合下列规定：

(1) 当建设项目新生成交通需求的高峰时段与背景交通高峰时段基本重合时，建设项目新生成交通需求高峰时段为交通影响评价时段；

(2) 当两者不重合时，建设项目新生成交通需求高峰时段与背景交通高峰时段均为交通影响评价时段。

2. 评价日

交通影响评价日的选择应符合下列规定：

(1) 按工作日、非工作日分别叠加评价时段的建设项目新生

成交通需求和背景交通需求，对交通系统最不利日作为交通影响评价日；

(2) 当难以判断时，应对工作日和非工作日分别进行评价。

二、交通需求分析

(一) 交通需求预测

1. 交通需求分析

交通需求分析的内容应包括：

(1) 各种交通方式的动、静态新生成交通需求和背景交通需求；

(2) 评价范围内现状及各评价年限的交通需求与运行状况。

交通需求分析中采用的参数，在缺乏本地主管部门公布的数据时，应通过对与拟建项目区位相似、分类相同的既有项目的交通特征调查取得。

2. 背景交通需求

背景交通量指交通影响评价范围内除去被评价建设项目新生成交通需求外的其他交通需求，包括起讫点均在评价范围外的通过性交通和评价范围内其他建设项目生成的交通需求。当评价范围涉及到主干路及以上等级道路时，背景交通量应以郑州市综合交通模型为基础进行预测。

3. 建设项目新生成交通需求

新生成交通需求指建设项目投入使用所生成（包括产生和吸引）的新增交通需求。新建项目，新生成交通需求包括建设项目

产生和吸引的交通需求；改、扩建项目，新生成交通需求是指由改、扩建部分引起的新增交通需求。

建设项目新生成交通需求应综合考虑建设项目的分类、建筑面积、出行率、出行方式等因素，通过交通预测模型进行预测。其中不同建设项目的出行率参照附件 3 的规定，不同建设项目出行方式划分比例参照附件 4 的规定。

4. 静态交通预测

静态交通需求预测包括机动车停车、非机动车停车的需求预测。

静态交通预测方法包括需求预测法和配建指标法。需求预测法是根据建设项目的规模及使用性质，结合项目引发交通规模、车位周转率等因素，分析确定项目的停车需求。配建指标法是依据单位配建指标，结合建设项目的规模及使用性质，综合测算确定项目的停车配建规模。停车位配建指标参照附件 9。

(二) 路段通行能力

1. 道路通行能力简化后计算方法见公式 (1)：

$$N = N_C \cdot \gamma \cdot \eta \cdot n' \quad \text{公式 (1)}$$

其中：

N_C —单车道考虑交叉口折减的实际通行能力；

γ —非机动车影响修正系数；

η —车道宽度影响修正系数；

n' —车道数影响修正系数。

2. 单车道考虑交叉口折减的实际通行能力、车道数影响修正系数、车道宽度影响修正系数及非机动车影响修正系数推荐值详见附件 5。

(三) 交叉口通行能力

1. 信控交叉口通行能力可用公式 (2) 和公式 (3) 进行计算：

$$CAP = \sum_i CAP_i = \sum_i S_i \lambda_i \phi \quad \text{公式 (2)}$$

其中：

CAP—交叉口通行能力 (pcu/h)；

CAP_i—交叉口某进口道通行能力 (pcu/h)；

S_i—进口道某车道通行能力 (pcu/h)；

λ_i—进口道某车道对应的绿信比；

φ—折减系数，取 0.9。

$$S_i = S_b * f \quad \text{公式 (3)}$$

其中：

S_b—进口道某车道基本通行能力 (pcu/h)，见附件 5；

f—综合折减系数。左转、直行综合折减系数取 1，右转综合折减系数 $f = \frac{\text{一个信号周期右转机动车有效通行时间}}{\text{一个信号周期右转机动车绿灯时间}}$ 。

2. 无信控交叉口次要道路的车辆每小时可穿越主要道路的数量可参照公式 (4) 计算：

$$Q_{\text{次}} = \frac{Q_{\text{主}} e^{-qt_0}}{1 - e^{-qt}} \quad \text{公式 (4)}$$

其中：

$Q_{\text{主}}$ —主要道路上的交通量；

$Q_{\text{次}}$ —次要道路上的交通量；

$q=Q_{\text{主}}/3600$ (pcu/s)；

t_0 —临界间隙时间，对停车待机通过者， $t_0=7-9s$ ，对减速待机通过者， $t_0=6-8s$ ；

t —次要道路上车辆跟驰的车头时距， $t=3-5s$ 。

(四) 非机动车道通行能力

非机动车道通行能力采用公式 (5) 计算，非机动车单车道通行能力参附件 5。

$$C = n \times \phi \quad \text{公式 (5)}$$

其中：

C —非机动车道的通行能力；

n —非机动车道数；

ϕ —单车道通行能力。

三、机动车交通影响程度评价

(一) 服务水平显著性评价

所有交通影响评价项目均应首先进行服务水平显著性评价，应根据建设项目新生成交通加入前后道路上机动车服务水平的变化确定机动车交通影响判定标准。当建设项目新生成交通使评价范围内机动车交通量增加，导致项目出入口、道路交叉口任一进口道服务水平发生变化，背景交通服务水平和项目新生成交通加

入后的服务水平符合下列任一款的规定时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

当背景交通服务水平为 F 级时，经过改善后交通运行指标不降低。

1. 路段、信号交叉口、信号环形交叉口以及无信号单环道交叉口显著性判定标准，其机动车交通显著影响判定标准应符合表 3.1.1、3.1.2 的规定。

表 3.1.1 一类区机动车交通显著影响判定标准

背景交通服务水平	项目新生成交通加入后的服务水平
A、B、C、D	E、F
E	F

表 3.1.2 二类区机动车交通显著影响判定标准

路段	交叉口	背景交通服务水平	项目新生成交通加入后的服务水平
快速路、主干路、次干路	1—3 级	A、B、C	D、E、F
快速路、主干路、次干路	1—3 级	D	E、F
支路	4 级	A、B、C、D	E、F
所有等级路段	所有等级交叉口	E	F

备注：

(1) 服务水平分级见附件 6。

(2) 分区：一类区为三环以内围合区域（含三环），即北三环—西三环—南三环—107 辅道围合区域。二类区为除一类区域外的其他地区。

2. 除无信号环形交叉口以外的无信号交叉口交通显著性判定标准，其机动车交通影响显著影响判定标准应符合表 3.1.3 的规定。

表 3.1.3 无信号交叉口机动车交通显著影响判定标准

背景交通服务水平	项目新生成交通加入后的服务水平
一级	二级、三级
二级	三级

3. 背景交通服务水平为三级的无信号交叉口，应首先进行信号灯设计，并按照信号交叉口交通影响判定标准重新计算后判定。

4. 无信号多环道交叉口交通显著性判定标准，应根据环道交织区服务水平判断其机动车影响，显著影响判定标准应符合《建设项目交通影响评价技术标准》（CJJ/T141—2010）的规定。

5. 长路段、高速公路交织区、匝道的机动车交通显著性判定标准，当建设项目机动车交通对评价范围内的长路段、高速公路交织区、匝道的交通影响程度符合《建设项目交通影响评价技术标准》（CJJ/T141—2010）的规定，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。各类长路段、高速公路交织区、匝道机动车服务水平分级应符合《建设项目交通影响评价技术标准》（CJJ/T141—2010）的规定。

（二）限定比例显著性评价

所在片区控规未批复的项目应在服务水平显著性评价的基础上进行限定比例评价。评价单元为整街坊，评价标准为采用整街坊高峰小时交通量占路段/交叉口通行能力的比例来评价，当该比例大于表 3.1.4 的限定比例时，应判定项目对评价范围内交通

系统有显著影响。

表 3.1.4 不同等级道路及交叉口限定比例 (%)

道路 (交叉口) 等级	A	B	C	D	E	F
快速路 (一级)	7.0	6.0	5.5	4.5	4	3.5
主干路 (二级)	10.0	8.5	7.5	6.5	5.5	4.5
次干路 (三级)	14.0	12.0	10.5	9.0	7.5	6.5
支路 (四级)	28.0	24.0	21.0	18.0	15.0	13.0

备注：以上服务水平指目标年交通服务水平，括号内指交叉口分类等级。

1. 整街坊边界对外疏散的道路应为城市道路。

2. 若项目地块仅为街坊的一部分，该街坊内其余地块的交通量计算方法为：

(1) 未改造的地块若有已批控规，按已批控规计算。

(2) 未改造的地块若无已批控规，按已批总规用地计算。

(3) 若已改造完成，并投入使用，按现状实际建筑面积计算。

(三) 路网密度与容积率适应性评价

路网密度与容积率适应性评价适用于项目控规未批复的项目。

1. 路网密度计算

(1) 一次计算范围

项目规划范围所涉及的街坊。(若项目地块集中，核算项目整体规划范围的路网密度；若项目地块分散，核算各片区项目规划范围的路网密度)

(2) 二次计算范围

项目外第一条主干路围合区域。（若项目地块被主干路分割，则以该主干路为分界线，分片向外延伸，计算第一条主干路的围合区域的路网密度）

2. 路网密度计算方法

按规划路网计算路网密度。评价范围边界道路按照一半计入，连续高架或下穿，能形成独立系统的按两条道路计算路网密度；道路红线在 15m 及以上可承担城市交通的道路计入。

3. 容积率与路网密度对应关系

(1) 容积率计算要求

对于评价地块为整街坊中一部分的项目：若街坊内其余地块未批复，容积率应按本项目自身容积率评价；若街坊内其余地块已批复或已建成，可按整街坊平均容积率计算。不同容积率相适应的路网密度见表 3.1.5。

(2) 路网密度与容积率对应关系

表 3.1.5 路网密度与容积率对应关系表

序号	容积率	路网密度
1	容积率 < 2	< 6
2	2 ≤ 容积率 < 3	6 ≤ 路网密度 < 8
3	3 ≤ 容积率 < 5	8 ≤ 路网密度 < 10
4	5 ≤ 容积率 < 7	10 ≤ 路网密度 < 12
5	容积率 ≥ 7	路网密度 ≥ 12

备注：

①若建设项目 50% 以上的用地位于轨道站点中心 500 米范围以内，容积率可上浮一级。

②若一次计算范围路网密度级别高于二次计算范围级别，项目容积率最多相对二次计算范围的容积率上浮一级。

③若一次计算范围路网密度级别低于二次计算范围级别，需加密路网，对于无法调整路网的，按一次计算范围对应的容积率控制。

④以上第①条、第②条若均符合，项目容积率最多上浮一级。

四、其他方式交通影响程度评价

(一) 公共交通影响显著性判定标准

1. 公共交通显著性判定标准

当建设项目出入口步行范围内的所有公共交通站点，在评价时段，停靠线路背景交通剩余载客总容量为负值或建设项目新生成公共交通出行量超过背景公共交通剩余载客总容量时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

2. 步行范围

步行范围应根据实际情况在 200m~500m 之间取值，对于城市中心区等公共交通覆盖率较高的区域，宜取步行范围的下限；对于城市外围区，宜取步行范围的上限。

3. 公共交通剩余载客量

公共交通剩余载客容量 P_r 按公式 (6) 计算。

$$P_r = [(S_i - O_i) \times 60 / f_i \times C_i] \quad \text{公式 (6)}$$

其中：

S_i ——线路 i 为可接受服务水平时的载客率 (%)，应取额定载客量的 70%；

f_i ——线路 i 评价时段发车间隔 (min)；

C_i ——线路 i 单车载客量 (人)；

O_i ——线路 i 在项目最近公共交通站点的评价时段载客率 (%)。

(二) 非机动车交通显著性判定标准

建设项目对非机动车的影响主要通过非机动车服务水平指标来评价。当建设项目新生成交通需求对评价范围内非机动车交通的交通影响程度符合表 4.2.1 的规定，或者非机动车交通设施需要改、扩建或新建时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响，应对建设项目提出改善措施。非机动车服务水平分级见附件 7。

表 4.2.1 非机动车交通显著影响判定标准

背景交通服务水平	项目新生成交通加入后的服务水平
一	三、四
二	
三	四
四	

(三) 行人交通显著性判定标准

1. 建设项目对行人交通的影响主要通过行人交通服务水平，行人过街绕行距离长度指标来评价。

2. 当建设项目新生成交通需求对评价范围内行人交通的交通影响程度符合表 4.2.2 的规定，或者导致评价范围内步行等交通设施需要改、扩建或新建时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响，应对建设项目提出改善措施。行人交通服务水平分级见附件 8。

行人交通服务水平以行人交通的人均占地面积确定，行人交通的人均占地面积 a 应按公式 (7) 确定：

$$a = 1000vW/Q \quad \text{公式 (7)}$$

其中：

a—行人交通流的人均占地面积（平方米/人）；

Q—流量（人/小时）；

v—平均步行速度（公里/小时），默认值取4公里/小时；

W—人行道路宽度（米）。

表 4.2.2 行人交通服务水平显著影响判定标准

背景交通服务水平	项目新生成交通加入后的服务水平
一	三、四
二	
三	四
四	

3. 当行人过街绕行距离符合表 4.2.3 的规定，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

表 4.2.3 行人过街绕行距离显著影响判定标准

道路类型	商业、办公、居住等过街需求大的建设用地区域		绿地		工业、仓储
	三环内	三环外	三环内	三环外	
次干路、支路	200	250	200	250	250
主干路	250	300	300	400	400
快速路	250	400	400	500	500

（四）停车设施显著性判定标准

当建设项目规划停车位不满足附件 9 的配建标准时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

五、平面布局评价

(一) 评价内容

平面布局评价包括评价项目建筑平面方案布置的出入口、内部道路、停车泊位等交通设施是否符合相应规范要求，各类交通设施与建筑平面及结构布局是否协调等方面。

1. 地块出入口评价

地块出入口相关要求参照表 5.1.1 及相关规范执行。

表 5.1.1 建设项目机动车出入口评价标准

	内容	评价标准
位置关系	应在建筑基地周边较低级别道路上安排，特殊情况需要在不同级别道路上开设二个以上机动车出入口时，应按照道路等级由低到高顺序安排	——
	建设项目位于城市快速路或主干路旁	严格控制在城市快速路、主干道上开设机动车出入口。
	需要直接在主干路上开口的	宜接入辅道
	城市干路以上单位机动车出入口	一般进出交通组织应采用右进右出方式
距离关系	距主干路交叉口	出入口距离城市道路交叉口，自缘石半径的端点向后量起，距主干路交叉口不小于 80 米或设在地块离交叉口的最远端
	距次干路交叉口	不小于 60 米或设在地块离交叉口的最远端
	建设项目出入口在支路上	距离支路与次干路交叉口不小于 50 米，距离支路同支路相交的平面交叉口不应小于 30 米
	沿城市道路同侧的建设工程项目	其车行出入口之间的距离原则上不小于 40 米
	车行出入口与公交停车港的距离	不得小于 15 米

2. 车库出入口评价

车库出入口主要评价其饱和度、数量、布局等。饱和度即通过车库出入口车辆进出高峰小时的流量和通行能力的比值。地库口单向单坡道通行能力推荐值为 200pcu/h，地库口单向双坡道通行能力推荐值为 300pcu/h；地库出入口数量、车道数与地下车库停车泊位数量关系如表 5.1.2 所示。车库出入口布局等其他内容参照表 5.1.3 及相关规范执行。

表 5.1.2 车库出入口、车道数与停车位数量关系表

建筑类型		特大型		大型		中型		小型	
		1501—2000	1001—1500	501—1000	301—500	101—300	51—100	25—50	<25
居住	机动车出入口数量	≥3	≥3	≥2		≥2	≥1	≥1	
	车道数数量	≥5	≥4	≥2	≥2	≥2		≥2	≥1
非居住	机动车出入口数量	≥3	≥3	≥2		≥2	≥1	≥1	
	车道数数量	≥6	≥5	≥4	≥3	≥2		≥2	≥1

备注：

(1) 各类建筑物地下车库停车泊位大于 2000 辆时，建议根据项目交通需求预测计算车库出入口的数量和车道数。

(2) 停车当量 < 25 辆时可设置 1 个单车道的出入口，但必须完善交通信号和安全设施，出入口外应设置不少于 2 个等候的客车泊位。

(3) 车库出入口及车道数量按照车库的共享车库出入口的机动车位总数量选取。如为多层车库，其每层车库的出入口及车道数量按其所承受的机动车位数量累计选取。

(4) 当居住和其他类型建筑混合，停车位规模大于 1000 个且可共享使用时，车库出入口及车道数量按交通需求预测计算，需同时满足居住和非居住建筑的交通出行需求。

表 5.1.3 机动车停车场（库）出入口评价标准

	内容	评价标准
几何条件	双向行驶的车辆出入口宽度	不应小于 7 米
	单向行驶的车辆出入口宽度	不应小于 4 米
距离关系	当需在基地出入口办理车辆出入手续时	出入口处应设置候车道，不应占用城市道路
	机动车候车道	宽度不应小于 4 米，长度不应小于 7 米
	立体车库出入口与城市道路规划红线距离	不应小于 7.5 米
	机动车库基地出入口处的机动车道路转弯半径	不宜小于 6 米，且应满足基地通行车辆最小转弯半径的要求
	相邻机动车库基地出入口之间的最小距离	不应小于 15 米，且不应小于两出入口道路转弯半径之和
	平行式出入口室内外地坪高差	不应小于 150mm，且不宜大于 300mm
其他关系	平行式出入口室外坡道起坡点与相连的室外车行道路的最小距离	不宜小于 5 米
	机动车库基地出入口应具有通视条件	与城市道路连接的出入口地面坡度不宜大于 5%

3. 内部道路宽度等要求参照相关规范执行。

六、交通组织管理评价

交通组织管理评价包括建设项目周边区域路网交通组织、周边主要交叉口交通组织、是否引起周边交叉口管理情况的变化（如由无信号交叉口升级为信号交叉口）、机动车出入口交通组织、非机动车（如公共自行车、共享单车及其他）停车布局、停车场（库）出入口交通组织、建设项目内部车行流线和人行流线是否顺畅合理以及是否满足相应规范要求、各类出入口与城市道路之间衔接是否合理等方面。

七、交通安全评价

建设项目交通安全因素包括是否存在事故多发地点，视距、

转弯半径等保障车辆安全通行的因素是否满足规范要求，建设项目行人安全及行人过街安全等方面。建设项目交通安全评价应包括建设项目外部毗邻交通设施安全因素评价、建设项目内部地面交通安全因素评价、建设项目地下空间交通安全因素评价和其他方面交通安全评价。

八、其它方面评价

其他方面评价根据相关规范、规定执行。

出行率指标表

表 3.1 出行率指标表

大类		中类		小类		建议出行率指标 (括弧内为推荐值)			
名称	代码	名称	代码	名称	说明	I 类区	II 类区	III 类区	单位
住宅	T01	宿舍	T011	集体宿舍	——	4—8 (7)	5—9 (8)	6—10 (9)	人次/百 平方米建 筑面积
				集体公寓	集体公寓较集体宿舍 其有成套房间, 配套 设备完善。	2—5 (4)	2.5—5.5 (4.5)	3—6 (5)	
		保障性住房	T012	廉租房	“三房合一”政策	2—3 (2.7)	1.5—2.5 (2.2)	1—2 (1.7)	人次/户
		普通住宅	T013	——	——	0.8—2 (1.6)	0.8—2 (1.6)	0.8—2 (1.6)	
		高级住宅	T014	——	高级公寓指单位建筑 面积销售价格高于当 地普通住宅销售价格 一倍以上的高档次住 宅。	1—3 (2.4)	1—3 (2.4)	1—2 (1.7)	
别墅	T015	——	一般都大于 144 平米, 容积率都小于 1	2—4 (3.4)	1.5—4 (3.2)	1—3 (2.4)			
商业	T02	配套商业	T021	——	专卖店、小型市场、 小型超市等	2—3.5 (3)	2—3 (2.5)	1—2.5 (2)	人次/百 平方米建 筑面积
		综合商业	T022	普通商场	以服装、鞋帽为主、 购物中心	5—13 (11)	5—12 (10)	3—10 (8)	
				高档商场	以服装、鞋帽为主	5—10 (8.5)	4—8 (7)	2—6 (5)	
				家居商场	如欧凯龙、红星美凯 龙等	1—1.5 (1.3)	1—2 (1.7)	1—2.5 (2)	
				家电商场	如苏宁、国美、永乐、 五星电器	3—8 (6.5)	1.5—6 (4.5)	1—5 (4)	
				大型超市	以小家电、日用品为 主	6—14 (12)	10—20 (17)	18—30 (26)	
		市场	T023	批发市场	东建材、小商品、服 装等	18—25 (23)	24—35 (32)	30—45 (41)	
独立市场	指农产品市场等			8—12 (11)	10—16 (14)	12—20 (17.5)			

服务	T03	娱乐	T031	——	娱乐中心、俱乐部、休闲会所、活动中心、迪厅	4.5—6.5 (6)	3.5—5.5 (5)	2.5—4.5 (4)	人次/百 平方米建 筑面积	
		餐饮	T032	——	餐馆、饭店、饮食店等	5—7 (6.5)	4—6 (5.5)	3—5 (4.5)		
		酒店	T033	旅馆		类似集体宿舍类, 档次最低	3—6 (5)	2.5—5 (4)		2—4 (3.5)
				快捷酒店		基本无娱乐场所	1.5—4.5 (3.5)	1—4 (3)		1—3.5 (2.5)
				宾馆		三星级及以上	2.5—7 (5.5)	1.5—6.5 (5)		1—5 (4)
				度假中心		以休闲、娱乐为主	0.8—2 (1.5)	1—2.5 (2)		2—3.5 (3)
服务网点	T034	——	邮电、金融保险、修理等服务网点或营业网点	1.5—8	1.5—6	1—5				
办公	T04	行政办公	T041	——	党政机关、社会团体等的办公场所	1.5—3.5 (3)	1—3 (2.5)	0.7—2 (1.5)	人次/百 平方米建 筑面积	
		科研及企事业单位办公	T042	——	科研院所、设计、研发中心等	1—4.5 (3.5)	1—4 (3)	1—3 (2.5)		
		商务写字楼	T043	——	金融、商务办公场所	1—3.5 (3)	1—3 (2.5)	1—2.5 (2)		
		SOHO	T044	——	以办公为主、居住办公混合建筑	1—2.5 (2)	1—2 (1.7)	0.5—1.5 (1.2)		
		会议中心	T045	——	——	0.8—1.5 (1.3)			人次/ 座位	
场馆与园林	T05	影剧院	T051	——	电影院、剧场、音乐厅等	1—2 (1.7)	0.8—1.8 (1.5)	0.6—1.2 (1)	人次/ 座位	
		文化场馆	T052	——	图书馆、博物馆、美术馆、科技馆、纪念馆、文化宫	2.5—4 (3.5)	2—3.5 (3)	1.5—2.5 (2.2)	人次/百 平方米用 地面积	
		会展场馆	T053	——	展览馆、会展中心	2.5—4 (3.5)	2—3.5 (3)	1.5—2.5 (2.2)		
		体育场馆	T054	——	——	0.5—1 (0.8)	0.4—0.8 (0.7)	0.2—0.6 (0.5)	人次/ 座位	
		园林与广场	T055	——	——	0.2—2.0 (1.5)			人次/百 平方米用 地面积	

医疗	T06	社区医院	T061	——	诊所、社区诊疗中心等小规模医院	3.5—5	2.5—4	1.5—2.5	人次/平方米建筑面积
		综合医院	T062	——	区、县级以上各类综合医院、急救中心等	2—20	2—18	1—12	
		专科医院	T063	——	——	4—15	3—12	1—8	
		疗养院	T064	——	疗养院、养老院、康复中心等	2.5—4	2—3.5	1—2.5	人次/床位
学校	T07	高等院校	T071	——	大专及以上学历院校	0.5—2 (1.5)			人次/平方米建筑面积
		中专及职业学校	T072	——	中专、职高、特殊学校及各类成人与业余学校	2.5—5 (4)			
		中学	T073	——	以走读为主的高中、初中	6—12 (10)			
		小学	T074	——	以走读为主的小学	8—15 (13)			
		幼儿园	T075	——	以走读为主的幼儿园、托儿所	12—20 (18)			
交通	T08	客运场站	T081	交通客运站	——	依据调查数据或相关专项指标			
				客运枢纽	——				
		货运场站	T082	——	货运站、货运码头、物流中心				
		加油站	T083	——	——				
		停车设施	T084	社会停车场(库)	——				0.75
公共汽(电)车停车场(库)	——								
工业	T09	一二类工业	T091	——	主要以轻工业为主, 无污染	依据调查数据或相关专项指标			
		三类工业	T092	——	主要以重工业为主				
		仓储	T093	——	——				
		物流	T094	——	以第三方物流为主的仓储用地				
		企业研发	T095	——	工业配套型产品研发				
其它	T10	市政	T101	——	非交通市政设施, 如水厂、变电站等				
		其它	T102	——	农业建筑、军事建筑等特殊建筑				

备注：

(1) I类区：城市核心区（金水路、大学路、陇海路、城东路围合区域）

II类区：三环内（I类区以外，西三环、北三环、107辅道、南三环围合区域）

III类区：外围区域（I、II类区以外，西南绕城高速、万三公路、沿河大堤以内）

(2) 医院类因各样本点调查数据差异较大，出行率指标不做推荐。

(3) 特殊项目出行率可在调查分析论证不少于3个类似项目的基础上确定。

(4) 本表适用于评价年在2025年之前交评编制项目。

表 3.2 错时折减系数推荐值

用地类型	错时折减系数		
	工作日早高峰	工作日晚高峰	周末高峰
居住	1	0.8	/
商业	0.2	0.85	1
办公	1	0.8	/
酒店	1	0.9	/
医院	0.8	0.6	/

表 3.3 常用类型用地高峰小时方向系数推荐值

用地类型	产生、吸引方向系数		
	工作日早高峰	工作日晚高峰	周末高峰
居住	0.75/0.25	0.35/0.65	/
商业	0.25/0.75	0.55/0.45	0.5/0.5
办公	0.2/0.8	0.75/0.25	/
酒店	0.65/0.35	0.55/0.45	/
医院	0.4/0.6	0.6/0.4	/

表 3.4 混合用地内部折减系数推荐值

混合比 建筑规模	5%	7.5%	10%	12.5%	15%	17.5%	20%
5 万平米	0.99	0.98	0.96	0.94	0.92	0.9	0.88
10 万平米	0.97	0.96	0.94	0.92	0.9	0.88	0.85
20 万平米	0.96	0.94	0.92	0.9	0.88	0.85	0.82
30 万平米	0.94	0.92	0.9	0.88	0.85	0.82	0.78
40 万平米	0.92	0.9	0.88	0.85	0.82	0.78	0.75

备注：

(1) 混合比指综合体建筑中居住建筑量总量、除居住外其他建筑量总量两者中较小值占较大值的比例。

(2) 混合比只适用于综合体类建筑。

(3) 建筑规模是指地上总建筑面积；建筑面积小于 5 万平方米时，不考虑折减系数；建筑面积大于 40 万平方米时，折减系数参照 40 万平方米的系数。

(4) 其他混合比情况下采用插值法确定折减系数。

(5) 折减系数原则上不得低于 0.75。

出行方式划分表

大类	中类	建议范围 (括弧内为推荐值)								
		公共交通 (%)			小汽车 (%)			出租 车 (%)	非机动 车 (%)	步行 (%)
		I 类区	II 类区	III 类区	I 类区	II 类区	III 类区	不分区域		
居住	普通住宅	26~36 (31)	22~32 (27)	19~29 (24)	15~21 (18)	19~25 (22)	22~28 (25)	2~4 (3)	27~37 (32)	11~21 (16)
	别墅	12~22 (17)	10~20 (15)	4~13 (9)	35~41 (38)	37~43 (40)	43~49 (46)	3~5 (4)	6~16 (11)	25~35 (30)
办公	行政办公	23~33 (28)	21~31 (26)	18~28 (23)	25~31 (28)	27~33 (30)	30~36 (33)	3~5 (4)	13~23 (18)	17~27 (22)
	科研办公	26~36 (31)	24~34 (29)	21~31 (26)	20~26 (23)	22~28 (25)	25~31 (28)	2~4 (3)	20~25 (20)	18~28 (23)
	商务办公	29~39 (34)	25~35 (30)	23~33 (28)	21~27 (24)	25~31 (28)	27~33 (30)	2~4 (3)	16~26 (21)	13~23 (18)
	服务窗口	31~41 (36)	29~39 (34)	26~36 (31)	15~21 (18)	17~23 (20)	20~26 (23)	4~6 (5)	21~31 (26)	10~20 (15)
商业	居住区配套商业	12~22 (17)	9~19 (14)	7~17 (12)	5~15 (10)	8~18 (13)	10~20 (15)	1~3 (2)	33~43 (38)	28~38 (33)
	综合商业	27~37 (32)	25~35 (30)	23~33 (28)	15~21 (18)	17~23 (20)	19~25 (22)	2~4 (3)	15~35 (25)	12~32 (22)
酒店	快捷酒店	19~29 (24)	17~27 (22)	14~24 (19)	23~29 (26)	25~31 (28)	28~34 (31)	7~11 (9)	12~22 (17)	19~29 (24)
	宾馆(星级)	9~19 (14)	7~17 (12)	4~14 (9)	36~42 (39)	38~44 (41)	41~47 (44)	10~14 (12)	2~12 (7)	23~33 (28)

医院	综合医院	23~33 (28)	21~31 (26)	18~28 (23)	24~30 (27)	26~32 (29)	29~35 (32)	5~9 (7)	13~23 (18)	15~25 (20)
	专科医院	17~27 (22)	15~25 (20)	12~22 (17)	18~24 (21)	20~26 (23)	23~29 (26)	4~6 (5)	21~31 (26)	21~31 (26)
物流仓储	依据调查数据或相关专项指标，结合实际功能综合确定									

备注：

(1) 分区标准

I类区：城市核心区（金水路、大学路、陇海路、城东路围合区域）

II类区：三环内（I类区以外，西三环、北三环、107辅道、南三环围合区域）

III类区：外围区域（I、II类区以外，西南绕城高速、万三公路、沿河大堤以内）

(2) 本表适用于评价年在2025年之前交评编制项目。

(3) 本表取值为各种业态出行高峰时段方式分担率，与出行率的高峰时段保持一致。

(4) 本表已结合郑州市综合交通发展战略及交通发展趋势。

(5) 本表仅适用于上述已列建筑类别的项目，对于未列入出行结构表的建筑类别，需要单独进行调查研究，样本点不应少于三个。

(6) 小汽车和公共交通分担比例原则上应取推荐值；若取值低于推荐值，应开展专题研究。

(7) 表格数据应结合郑州市未来大型交通数据调查结果及时更新。

(8) 由东三环（G107辅道）、南三环、西三环和连霍高速围合区域内（含村庄用地跨三环南侧的城中村）控规尚未批复的城中村项目，由区政府进行经济测算分析，提出开发强度书面意见后，居住机动车出行比例可按12%取值；以上范围内控规已批复的城中村项目可参照执行。

(9) 建设项目50%以上的用地位于轨道站点中心500米范围以内，公共交通可以在推荐取值基础上提升1%~3%，小汽车出行比例取值在推荐值基础上相应降低，各交通出行方式比例之和为100%。

通行能力取值表

表 5.1 各等级路段通行能力推荐值

道路等级	描述	单车道通行能力参考值
快速路	路段起始端	1800
主干路	<200 米，与主干道相交	680
	>200 米，<500 米，与主干道相交	760
	>500 米，<1000 米，与主干道相交	1200
	>1000 米，与主干路道路相交	1380
	<200 米，与次干道或低等级道路相交	1020
	>200 米，<500 米，与次干道或低等级道路相交	1140
	>500 米，<1000 米，与次干道或低等级道路相交	1400
	>1000 米，与次干道或低等级道路相交	1700
次干路	<200 米，与主干道相交	410
	>200 米，<500 米，与主干道相交	570
	>500 米，<1000 米，与主干道相交	730
	>1000 米，与主干路道路相交	840
	<200 米，与次干道或低等级道路相交	740
	>200 米，<500 米，与次干道或低等级道路相交	830
	>500 米，<1000 米，与次干道或低等级道路相交	1310
	>1000 米，与次干道或低等级道路相交	1510
支路	与支路交叉	720
	与干路交叉	400
	右进右出组织（进）	640
	右进右出组织（出）	960
街坊路	与支路交叉	630
	与干路交叉	350
	右进右出组织（进）	560
	右进右出组织（出）	840

备注：上表中与主干道（次干道、支路）相交，指起始段相交的道路。

表 5.2 车道数影响修正系数推荐值

车道数	1	2	3	4	5
修正系数	1	1.87	2.6	3.2	3.6

表 5.3 车道宽度影响修正系数推荐值

车道宽度	3.25	3.5	3.75
修正系数	0.88	1	1.06

表 5.4 现状道路非机动车影响修正系数推荐值

机非隔离情况	非机动车流量/非机动车侵占 机动车道情况	对应单向 机动车车道数	干扰取值
机非隔离栏（带）	无侵占	—	1
机非划线隔离	不饱和、无侵占	—	0.8
机非划线隔离或有机非隔离栏 但存在非机动车侵占情况	占半个及以下机动车道	1	0.3
		2	0.55
		3	0.63
		4	0.68
	占 1 个机动车道	2	0.30
		3	0.47
		4	0.55
	占 1.5 个机动车道	2	0.05
		3	0.30
		4	0.43
	占 2 个机动车道	3	0.13
		4	0.30

表 5.5 规划道路非机动车影响修正系数推荐值

道路红线宽度	横断面布置	非机动车宽度	干扰取值
25 米以上	机非隔离	—	1
25	25—3.5 (人) —2 (非) —14 (车) —2 (非) —3.5 (人)	2	0.74
20	20—3.5 (人) —3 (非) —7 (车) —3 (非) —3.5 (人)	3	0.80
15	15—3 (人) —9 (混) —3 (人)	1	0.47
12	12—1.5 (人) —9 (混) —1.5 (人)	1	0.47
10	10—1.5 (人) —7 (混) —1.5 (人)	—	0.37
20	20—4.5 (人) —11 (车) —4.5 (人)	2	0.71
20	20—3.5 (人) —13 (车) —3.5 (人)	3	0.80
25	25—5 (人) —15 (车) —5 (人)	4	0.80

表 5.6 进口道基本通行能力推荐值

进口道类型	主干路			次干路	支路
	左转	直行	右转		
通行能力	1450	1370	1360	1350	1350

表 5.7 一条非机动车道的通行能力推荐值

类型		一条非机动车道的通行能力
不受平面交叉口影响路段	有机非分隔	1600 veh/h —1800 veh/h
	无机非分隔	1400 veh/h —1600 veh/h
受平面交叉口影响路段	有机非分隔	1000 veh/h —1200 veh/h
	无机非分隔	800 veh/h —1000 veh/h
交叉口		800 veh/h —1000 veh/h

备注：非机动车道通行能力参考《城市道路工程设计规范》(GJJ 37—2012)。

机动车服务水平分级标准

表 6.1 路段及信号交叉口机动车服务水平分级

交通饱和度 (V/C)	服务水平	车流状况
$V/C < 0.4$	A	自由交通流
$0.4 \leq V/C < 0.60$	B	稳定车流, 稍有延误
$0.6 \leq V/C < 0.75$	C	稳定车流, 能接受的延误
$0.75 \leq V/C < 0.9$	D	接近不稳定车流, 有较大延误
$0.9 \leq V/C < 1.0$	E	不稳定车流、交通拥挤, 延误较大, 司机无法接受
$V/C \geq 1.0$	F	强制性车流

表 6.2 交叉口分级

交叉口分类	级别	交叉口分类	级别
快速路/快速路	1	主干路/支路	3
快速路/主干路	1	次干路/次干路	3
主干路/主干路	1	次干路/支路	4
主干路/次干路	2	支路/支路	4

备注：快速路辅道和次干路、支路相交按辅道级别确定交叉口等级。

表 6.3 无信号交叉口机动车服务水平

服务水平	流量
一级	未达到附表 6.4 且未达到附表 6.5 的流量要求
二级	符合附表 6.4 或者附表 6.5 的流量要求
三级	符合附表 6.6 的流量要求

表 6.4 需增设停车控制标志的无信号交叉口车道高峰小时流量

主要道路单向 车道数 (条)	次要道路单向 车道数 (条)	主要道路双向高峰 小时流量 (pcu/h)	流量较大次要道路单向 高峰小时流量 (pcu/h)
1	1	500	90
		1000	30
1	≥2	500	170
		1000	60
		1500	10
≥2	1	500	120
		1000	40
		1500	20
≥2	≥2	500	240
		1000	110
		1500	40

备注：

(1) 主要道路指两条相交道路中流量较大者，次要道路指两条相交道路中流量较小者；

(2) 双向停车控制标志应设置于次要道路进口道；

(3) 流量较大次要道路单向高峰小时流量为次要道路两个流向中高峰小时流量较大者。

表 6.5 需增设行人过街标线的高峰小时流量

标线设置要求	道路双向机动车高峰 小时流量 (pcu/h)	行人过街双向高峰 小时流量 (人/h)
需要增设行人过街标线	≥300	≥50

表 6.6 需增设信号灯的无信号交叉口车道高峰小时流量

主要道路单向 车道数 (条)	次要道路单向 车道数 (条)	主要道路双向 高峰小时流量 (pcu/h)	流量较大次要道路单向 高峰小时流量 (pcu/h)
1	1	750	300
		900	230
		1200	140
1	≥ 2	750	400
		900	340
		1200	220
≥ 2	1	900	340
		1050	280
		1400	160
≥ 2	≥ 2	900	420
		1050	350
		1400	200

非机动车服务水平分级标准

表 7.1 非机动车路段服务水平

指标	服务水平			
	一级	二级	三级	四级
交通饱和度 (V/C)	$V/C < 0.55$	$0.55 \leq V/C < 0.7$	$0.7 \leq V/C < 0.85$	$V/C \geq 0.85$
骑行速度 v (Km/h)	$v > 20$	$15 < v \leq 20$	$10 < v \leq 15$	$v \leq 10$
车流状况	自由骑行	车流运行稳定	非稳定车流, 运行受阻	间断式束缚交通流

备注:

(1) 当建设项目新生成交通使非机动车的路段交通服务水平降至三或四级时, 应提出改善措施。

(2) 现状服务水平应采用交通饱和度、骑行速度两个指标判定, 评价年的服务水平可仅采用交通饱和度指标判定。

(3) 当交通饱和度与骑行速度对应的服务水平不一致时, 则应以骑行速度对应的服务水平为准。

(4) 非机动车道通行能力及服务水平分级参考《城市道路工程设计规范》(GJJ 37—2012)。

表 7.2 非机动车交叉口服务水平

指标	服务水平			
	一级	二级	三级	四级
交通饱和度 (V/C)	$V/C < 0.7$	$0.7 \leq V/C < 0.8$	$0.8 \leq V/C < 0.9$	$V/C \geq 0.9$
平均停车延误 (S)	$T < 40$	$40 \leq T < 60$	$60 \leq T < 90$	$T \geq 90$

备注:

(1) 当建设项目新生成交通使非机动车交叉口的交通服务水平降至三或四级时, 应提出改善措施。

(2) 现状服务水平应采用交通饱和度、平均停车延误两个指标判定, 评价年的服务水平可仅采用交通饱和度指标判定。

(3) 当交通饱和度与平均停车延误对应的服务水平不一致时, 则应

以延误对应的服务水平为准。

(4) 非机动车交叉口通行能力及服务水平分级参考《城市道路工程设计规范》(GJJ 37—2012)。

行人交通服务水平分级标准

服务水平	一级	二级	三级	四级
人均占地面积 a (平方米)	$a > 2$	$1.2 < a \leq 2$	$0.5 < a \leq 1.2$	$a \leq 0.5$
行人流状况	处于自由状态	个人尚舒适，部分行人行动受约束	行走不便，大部分处于受约束状态	完全处于排队前进，个人无行动自由
注：当建设项目新生成交通使行人交通服务水平降至三或四级时，应提出改善措施。				

建筑物停车配建标准

表 9.1 机动车停车配建标准表

建筑类型		计算单位	配建标准	
住宅建筑	商品房	套型建筑面积 $\leq 60\text{m}^2$	车位/户	0.6
		$60\text{m}^2 <$ 套型建筑面积 $\leq 90\text{m}^2$	车位/户	0.9
		$90\text{m}^2 <$ 套型建筑面积 $\leq 130\text{m}^2$	车位/户	1.0
		$130\text{m}^2 <$ 套型建筑面积 $\leq 150\text{m}^2$	车位/户	1.2
		$150\text{m}^2 <$ 套型建筑面积 $\leq 180\text{m}^2$	车位/户	1.5
		套型建筑面积 $> 180\text{m}^2$	车位/户	2
政策保障性住房		车位/户	0.5	
宿舍		车位/百平方米建筑面积	0.3	
办公建筑	行政办公	省级以上及涉外	车位/百平方米建筑面积	2
		市区级及以下	车位/百平方米建筑面积	1.5
	商务办公		车位/百平方米建筑面积	1.5
	科研、设计、研发办公		车位/百平方米建筑面积	1.5
宾馆	三星级以上宾馆		车位/客房	0.8
	经济型宾馆		车位/客房	0.5
商业建筑	市区综合商业大楼		车位/百平方米建筑面积	1.0
	仓储式购物中心		车位/百平方米建筑面积	1.5
	批发交易市场		车位/百平方米建筑面积	1.0
	独立农贸市场		车位/百平方米建筑面积	1.0
	餐饮		车位/百平方米建筑面积	3.0
	居住区（各类）配套设施		车位/百平方米建筑面积	1.0

医院	综合医院、专科医院	车位/百平方米建筑面积	1.5
	社区卫生服务中心	车位/百平方米建筑面积	0.7
文体公共设施	展览馆	车位/百平方米建筑面积	0.8
	博物馆及图书馆	车位/百平方米建筑面积	0.8
	影剧院及会议中心	车位/百座位	7.0
	体育场馆	车位/百座位	4.0
	娱乐、健身服务	车位/百平方米建筑面积	3.0
游览场所	主题公园	车位/公顷占地面积	10.0
	城市公园、风景区	车位/公顷占地面积	3.0
交通枢纽	火车站	车位/千旅客设计量	5.0
	汽车站	车位/千旅客设计量	3.0
	机场	车位/千旅客设计量	8.0
学校	幼儿园及小学	车位/百师生	4.0
	非寄宿制中学、中专及技校	车位/百学生	4.0
	寄宿制中学	车位/百师生	5.0
	大专院校	车位/百师生	5.0
社会福利	老年公寓、养老院	车位/百平方米建筑面积	0.4
	社会救济	车位/百平方米建筑面积	0.3
工业	普通工业厂房	车位/百万平方米建筑面积	0.2
	创新型产业（标准化厂房）	车位/百平方米建筑面积	0.5
	物流仓储用房	车位/百平方米建筑面积	0.2
	配套行政办公及生活服务设施	车位/百平方米建筑面积	1.0

备注：

(1) 表中建筑面积是指地上建筑面积和地下商业建筑面积，不包括地下车库面积和地下配套设备用房面积。表中配建标准为下限值，即不小于。

(2) 新建住宅应 100% 建设充电设施或预留安装条件，新建住宅、工业物流仓储项目应配建不少于 10% 的充电车位，大于 2 万平方米的公共建筑和社会停车场应配建不少于 15% 的充电车位。

(3) 当地下停车库少于三层时原则不得设置机械式停车场。因用地条件限制，当地下车库达到三层时仍无法满足配建指标要求的，可设置

机械式立体停车。采用二层升降式或二层升降横移式机械停车设备的停车设施，其净空高度不得低于3.8米。

(4) 机动车配建按照小型车标准进行核算，微型车不列入核算范围。

(5) 各类项目配建停车场应设置无障碍车位，配建标准应符合《无障碍设计规范》GB50763的相关规定。

表 9.2 非机动车停车配建标准表

建筑类型		计算单位	配建标准
住宅	商品房	车位/户	1.5
	政策保障性住房	车位/户	2
宿舍		车位/百平方米建筑面积	2
办公	行政办公	车位/百平方米建筑面积	0.5
	商务办公	车位/百平方米建筑面积	2
	科研、设计、研发办公	车位/百平方米建筑面积	2
宾馆		车位/客房	0.2
商业建筑	市区综合商业大楼、仓储式购物中心	车位/百平方米建筑面积	4
	批发交易市场、独立农贸市场	车位/百平方米建筑面积	5
	餐饮	车位/百平方米建筑面积	5
	居住区(各类)配套设施	车位/百平方米建筑面积	3
医院	综合医院、专科医院	车位/百平方米建筑面积	6
	社区卫生服务中心	车位/百平方米建筑面积	4
文体公共设施	展览馆	车位/百平方米建筑面积	2
	博物馆及图书馆	车位/百平方米建筑面积	5
	影剧院、艺术中心及会议中心	车位/百座位	10
	体育场馆	车位/百座位	15
	娱乐、健身服务	车位/百平方米建筑面积	5
游览场所	风景区、主题公园	车位/公顷占地面积	6
	城市公园	车位/公顷占地面积	20

交通枢纽	火车站	车位/千旅客设计量	0.5
	汽车站	车位/千旅客设计量	0.5
	轨道一般站	车位/百名远期高峰小时旅客	8
	轨道换乘站、枢纽站		6
学校	幼儿园	车位/百师生	10
	小学	车位/百师生	20
	中学/中专/技校	车位/百学生	70
	大专院校	车位/百师生	70
	寄宿制高中	车位/百师生	40
工业、物流仓储	行政办公和生活服务设施	车位/百平方米建筑面	3
社会福利设施	养老院	车位/百平方米建筑面积	0.5

备注：

(1) 交通车站中的轨道换乘站指有两条轨道交通通过的车站，轨道枢纽站指三条及三条以上轨道交通通过的车站、对外交通枢纽。

(2) 商业区配建电影院计入市区综合商业大楼配建非机动车停车位。

(3) 每户不少于1个配建充电非机动车车位。新建大于2万平方米的大型公共建筑物和工业物流仓储项目应配建不少于15%的非机动车充电车位。表中配建标准为下限值，即不小于。

主办：市规划局

督办：市政府办公厅五处

抄送：市委各部门，郑州警备区。

市人大常委会办公厅，市政协办公厅，市法院，市检察院。

郑州市人民政府办公厅

2019年1月3日印发

