深圳市大型建设项目交通影响评价实施办法

（征求意见稿）

**第一条 【宗旨】**为规范大型建设项目交通影响评价工作，促进道路交通安全、有序、畅通运行，根据《深圳经济特区道路交通安全管理条例》的有关规定，结合本市实际，制定本办法。

 **第二条【适用范围】**本办法适用于深圳市行政区域内的大型建设项目交通影响评价，深汕特别合作区可参照执行。

 **第三条 【交评定义】**本办法所称交通影响评价，是指对新建、改建、扩建的大型建设项目实施后可能造成的交通影响进行分析、预测和评估，并制定相应的对策，消减其交通影响的技术方法，包括交通专题、交通专项、交通承载力分析等。

 **第四条 【建设项目类型】**建设项目包括新供应用地建设项目和存量用地建设项目。

新供应用地建设项目是指通过出让或划拨方式获得土地使用权，开展建设的项目。存量用地建设项目是对指对存量用地进行规划调整后，进行建设的项目，主要包括城市更新建设项目、土地整备留用地建设项目和其他存量用地改扩建项目如产业用地提容项目、工改保项目等。

 **第五条【大型建设项目的规模阈值】**都市核心区及市级功能中心片区商业、服务、办公、新型产业、公共设施、交通设施类项目新增建筑面积超过1万平方米，住宅项目新增建筑面积超过3万平方米，公共停车场（立体停车库）新增停车位超过100个；其他地区商业、服务、办公、新型产业、公共设施、交通设施类建设项目新增建筑面积超过2万平方米，住宅项目新增建筑面积超过5万平方米，公共停车场（立体停车库）新增停车位超过200个；综合开发项目新增建筑面积综合阈值比R（按照建设项目所处位置，所包含的各分类业态新增规模与各自的规模阈值之比相加）大于1的项目。

 都市核心区及市级功能中心片区具体范围根据深圳市国土空间规划划定。

**第六条【大型建设项目交评启动条件】**大型建设项目符合以下条件之一的，应开展交通影响评价：（一）突破法定图则确定的建筑总量或处于法定图则未覆盖区域的建设项目；（二）出入口位置与《深圳市城市规划标准与准则》要求或上阶段审批文件不符的项目，以及在主干路或快速路辅道开设出入口的项目；（三）道路、公交、慢行或停车方案等与《深圳市城市规划标准与准则》要求或上阶段审批文件不符的项目；（四）属于单独报建的学校、医院、文体设施等公共设施项目；（五）属于单独报建的交通设施项目，包括客货运场站、交通枢纽、加油加气站、充（换）电站、公共停车场（立体停车库）等；（六）相关部门认为需要进行交通影响评价的其他建设项目。

**第七条【交评的时效性】**交通影响评价工作完成后，如果建筑方案中涉及交通影响评价的内容进行了较大调整，或者由于开发计划延后，外部交通条件相对原交通影响评价开展时发生了较大变化的，应重新开展交通影响评价。

**第八条【建设项目交评的提出】**新供应用地建设项目在申报建设用地规划许可或建设工程规划许可时进行项目交通影响评价。存量用地建设项目在规划调整或专项规划审批阶段进行项目交通影响评价。

**第九条【交评报告组织编制主体和编制机构】**建设项目交通影响评价报告书应当由建设单位或项目申报、实施主体单位委托具备相关资质的专业咨询单位编制。

**第十条【交评报告的编制依据】**建设项目交通影响评价报告的编制应以批准的相关规划或公开发布的统计数据为依据，包括但不限于：批准的城市国土空间规划、控制性详细规划、综合交通规划、交通专项规划等，相关部门发布的城市交通运行月报（年报）等。

**第十一条【交评报告的编制要求】**建设项目的交通影响评价报告编制的内容和深度应当符合本市大型建设项目交通影响评价工作指引要求（附件1），突出项目和区域交通的特殊性。

 建设项目交通影响评价报告编制应当进行类似项目案例的交通调查分析。

 **第十二条【交评报告的基本内容】**建设项目交通影响评价报告书应当包括下列内容：（一）建设项目概况；（二）交通影响评价的范围、年限、时段与评价日；（三）现状及规划交通条件；（四）交通需求预测分析；（五）建设项目交通影响程度评价；（六）交通改善措施；（七）评价结论与建议。

 **第十三条【交评改善措施的实施】**交通影响评价提出的改善措施，应明确实施主体和建设时序。在项目用地红线范围内的，由建设单位落实，相关部门在竣工联合验收时核查实施情况；在项目用地红线范围外的，由各区政府组织有关部门定期梳理，经筛选优化后择时纳入片区交通治理或改善计划项目库。

**第十四条【施行日期】**本办法自2024年1月１日起实施，有效期5年。

附件1

**深圳市大型建设项目交通影响评价**

**工作指引修编**

**（征求意见稿）**

深圳市交通运输局

二○二三年九月

目 录

[1 范围 1](#_Toc115341145)

[2 规范性引用文件 1](#_Toc115341146)

[3 术语和定义 1](#_Toc115341147)

[4 一般规定 3](#_Toc115341160)

**[4.1](#_Toc115341161)****[交通影](#_Toc115341161)****[响评价](#_Toc115341161)****[的目的与任务](#_Toc115341161)** [3](#_Toc115341161)

**[4.2](#_Toc115341162)****[交通影响评价的基本原则](#_Toc115341162)** [4](#_Toc115341162)

**[4.3](#_Toc115341163)****[交通影响评价的基本内容](#_Toc115341163)** [4](#_Toc115341163)

**[4.4](#_Toc115341164)****[交通影响评价](#_Toc115341164)****[的基本要求](#_Toc115341164)** [4](#_Toc115341164)

[5 交通影响评价技术标准 5](#_Toc115341165)

**[5.1](#_Toc115341166)****[建设项目分类及出行率](#_Toc115341166)** [5](#_Toc115341166)

**[5.2](#_Toc115341167)****[交通影响评价启动条件](#_Toc115341167)** [7](#_Toc115341167)

**[5.3](#_Toc115341168)****[评价范围、年限、时段与评价日](#_Toc115341168)** [8](#_Toc115341168)

**[5.4](#_Toc115341169)****[交通需求分析](#_Toc115341169)** [9](#_Toc115341169)

**[5.5](#_Toc115341170)****[路网交通影响评价](#_Toc115341170)** [10](#_Toc115341170)

**[5.6](#_Toc115341171)****[公共交通影响评价](#_Toc115341171)** [12](#_Toc115341171)

**[5.7](#_Toc115341172)****[慢行交通评价](#_Toc115341172)** [12](#_Toc115341172)

**[5.8](#_Toc115341173)****[停车设施及交通组织评价](#_Toc115341173)** [13](#_Toc115341173)

**[5.9](#_Toc115341174)****[交通改善措施及评价](#_Toc115341174)** [14](#_Toc115341174)

[6 交通影响评价报告书编制要求 15](#_Toc115341175)

**[6.1](#_Toc115341176)****[通则](#_Toc115341176)** [15](#_Toc115341176)

**[6.2](#_Toc115341177)****[摘要](#_Toc115341177)** [15](#_Toc115341177)

**[6.3](#_Toc115341178)****[项目概述](#_Toc115341178)** [15](#_Toc115341178)

**[6.4](#_Toc115341179)****[现状交通分析](#_Toc115341179)** [17](#_Toc115341179)

**[6.5](#_Toc115341180)****[相关规划分析](#_Toc115341180)** [18](#_Toc115341180)

**[6.6](#_Toc115341181)****[交通需求预测分析](#_Toc115341181)** [19](#_Toc115341181)

**[6.7](#_Toc115341182)****[交通影响程度评价](#_Toc115341182)** [21](#_Toc115341182)

**[6.8](#_Toc115341183)****[交通改善措施与评价](#_Toc115341183)** [27](#_Toc115341183)

**[6.9](#_Toc115341184)****[结论与建议](#_Toc115341184)** [28](#_Toc115341184)

[7 建设项目道路交通组织设计方案编制要求 32](#_Toc115341185)

[附录A 建设项目交通出行率参考值 34](#_Toc115341186)

[附录B 交通服务水平分级 39](#_Toc115341187)

[附录C 出入口规划设置主要规范要求 43](#_Toc115341188)

[附录D 路内上落客位规划设置主要规范要求 47](#_Toc115341215)

1. **范围**

本指引是建设项目交通影响评价报告书编制和审查的技术性规范文件，适用于深圳市范围内的大型建设项目交通影响评价，深汕合作区可参照执行。

1. **规范性引用文件**

建设项目交通影响评价技术标准（CJJ/T141-2010）

深圳市城市规划标准与准则（2023年局部修订稿）

道路设计标准（SJG69-2020）

城市道路交叉口设计规程（CJJ 152-2010）

车库建筑设计规范（JGJ 100-2015）

深圳市大型建筑公交场站配建指引（修订）

深圳市建筑配建公交首末站设计导则（修订）

深圳经济特区道路交通安全管理条例

深圳市城市更新办法

深圳市城市更新办法实施细则

深圳市拆除重建类城市更新单元规划编制技术规定

1. **术语和定义**

##

建设项目是指具有交通生成的永久性或临时性拟建设（新建、改建和扩建）项目。

建设项目包括新供应用地建设项目和存量用地建设项目。新供应用地建设项目是指通过出让或划拨方式获得土地使用权，开展建设的项目。存量用地建设项目是指对存量用地进行规划调整后，进行建设的项目，主要包括城市更新建设项目、土地整备留用地建设项目和其他存量用地改扩建项目如产业用地提容项目、工改保项目等。

建设项目交通影响评价是指对建设项目投入使用后，新生成交通需求对周围交通系统运行的影响程度进行评价，并制定相应的对策，消减建设项目负面交通影响的技术方法。

##

建设项目分类是指根据建设项目的土地利用类型、建筑物的使用功能和项目生成的交通需求特征对建设项目进行的分类。

##

出行率是指建设项目单位指标(如建筑面积、床位数、座位数等)在单位时间内所生成的交通需求，包括产生量和吸引量。

##

四阶段交通预测法是指交通规划中经典的“交通发生、交通分布、交通方式划分、交通分配”四阶段交通预测法，也称“四步骤”交通预测法。

##

新生成交通需求是指建设项目投入使用后所生成（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生成的全部交通需求。改、扩建项目新生成交通需求是指项目改、扩建后相比未改、扩建前新增的交通需求。

##

背景交通需求是指交通影响评价范围内除去被评价建设项目新增交通需求外的其它交通需求，包括起迄点均在评价范围外的通过性交通、评价范围内现状已建成项目和其他新的建设项目生成的交通需求。对于改扩建项目，还包括被评价项目建筑保持现状不变时的交通需求。

##

阈值是指建设项目需要进行交通影响评价的建筑规模门槛值。

##

交通影响程度评价指标是指衡量建设项目新生成交通需求对评价范围内交通系统影响程度的指标。

##

长路段是指长度超过1.5km，交通几乎不受交叉口影响的道路区段。

##

公共交通线路剩余载客容量是指在一定服务水平下，建设项目周围的公共交通设施可以为建设项目提供服务的富余运力。

##

建设项目道路交通组织设计方案是指建设项目的交通设施布局、交通组织流线和管理方案，包括项目用地红线范围内的道路、机动车停放等道路交通组织设计方案以及与建设项目红线范围外道路、公共交通以及道路交通安全设施相衔接的道路交通组织设计方案。

1. **一般规定**

## 交通影响评价的目的与任务

* + 1. 建设项目交通影响评价的主要目的：提出建设项目交通配套设施要求，为用地规划设计条件和技术控制指标提供参考；优化建设项目道路交通组织设计方案，提高项目交通效率与安全水平，减缓建设项目对城市交通的不良交通影响。
		2. 建设项目交通影响评价的任务：进行现状交通调查和分析，核实上层次规划的落实情况，对建设项目实施后可能造成的交通影响进行预测，对建设项目道路交通组织设计方案进行评估分析，针对建设项目自身的交通组织设计方案及影响范围内的城市交通系统提出改善对策和措施。

## 交通影响评价的基本原则

* + 1. 建设项目交通影响评价必须以各层面法定城市规划以及相应层面交通专项规划为依据。
		2. 建设项目交通影响评价应遵循集约、节约使用土地和以人为本的原则，贯彻落实深圳市的交通发展政策。

## 交通影响评价的基本内容

建设项目交通影响评价应包括下列内容：

（1）建设项目概况；

（2）交通影响评价的范围、年限、时段与评价日；

（3）现状及规划交通条件；

（4）交通需求预测分析；

（5）建设项目交通影响程度评价；

（6）交通改善措施；

（7）评价结论与建议。

## 交通影响评价的基本要求

* + 1. 建设项目交通影响评价采用的基础资料应完整、准确、有效，开展的交通调查应真实、合理，并符合本指引的有关要求。
		2. 新供应用地建设项目的交通影响评价，由于地块性质规模，配套交通设施，甚至出入口位置和停车泊位数量都已经在用地出让条件中明确，交通影响评价的重点为评价建设项目的交通组织方案以及项目范围外的交通改善措施。

存量用地建设项目，用地性质、规模，道路、出入口、交通设施配套条件等尚未确定的，交通影响评价应通过交通承载力评估对用地方案提出反馈意见，提出项目配套交通设施要求，为建设用地规划设计条件和技术控制指标提供依据。

* + 1. 建设项目交通影响评价除应遵循本指引外，尚应符合国家和深圳现行的有关标准、规范、指引的规定。
		2. 建设项目交通影响评价宜突出项目和区域交通的特殊性。

交通影响评价应围绕项目实际需求，重点针对需要通过交通影响评价明确的问题进行分析和方案比选论证等。

对单个地块或建筑单体的交通影响评价应侧重于地块出入口及交通组织的研究；对于成片开发项目的交通影响评价应按照片区综合交通规划的思路，对片区路网布局、交通方式结构、公交场站布局选址、慢行交通及停车设施等进行系统研究。

1. **交通影响评价技术标准**

## 建设项目分类及出行率

* + 1. 交通影响评价应根据用地类型、建筑物使用功能和交通出行特征，对建设项目进行分类。
		2. 按照国家行业标准，将深圳市建设项目划分为11个大类，大类划分的名称和代码如表5.1.1所示。

**表5.1.1建设项目大类划分及代码**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 大类名称 | 住宅 | 商业 | 服务 | 办公 | 场馆与园林 | 医疗 | 学校 | 交通 | 工业 | 混合 | 其他 |
| 大类代码 | T01 | T02 | T03 | T04 | T05 | T06 | T07 | T08 | T09 | T10 | T11 |

* + 1. 在大类划分的基础上，按照建设项目的交通出行特征进行中类划分，深圳市建设项目中类划分的名称和代码见表5.1.2。
		2. 可在中类基础上按照建设项目的交通出行特征划分至小类。
		3. 建设项目出行率参数至少应取值到中类，并在分析汇总同类地区不少于2个类似项目样本调查数据的基础上确定；在缺乏调查样本时，可参考附录A取值。

**表5.1.2建设项目中类划分及代码**

| **表5.1.2 建设项目中类划分**大类 | 中类 | 说明 |
| --- | --- | --- |
| 名称 | 代码 | 名称 | 代码 | 　 |
| 住宅 | T01 | 独立联立式住宅 | TSZ-011 | 独立联立式住宅 |
| 普通住宅 | TSZ-012 | 普通住宅 |
| 宿舍 | TSZ-013 | 集体宿舍、集体公寓 |
| 原住民自建房 | TSZ-014 | 原住民自建房 |
| 公共住房 | TSZ-015 | 含人才住房、安居型商品房和公共租赁住房 |
| 商业 | T02 | 专营店 | TSZ-021 | 专卖店、小型连锁店等 |
| 综合性商业 | TSZ-022 | 综合型超市、百货商场、大型购物中心等 |
| 市场 | TSZ-023 | 批发或零售市场、农贸市场、菜市场等 |
| 服务 | T03 | 娱乐 | TSZ-031 | 娱乐中心、俱乐部、休闲会所、活动中心、迪厅等 |
| 餐饮 | TSZ-032 | 餐馆、饭店、饮食店等 |
| 服务网点 | TSZ-033 | 邮局、电信、银行、保险、修理、中介咨询等对外服务的分理处或营业网点 |
| 宾馆与酒店 | TSZ-034 | 宾馆、酒店、旅社、招待所 |
| 办公 | T04 | 行政办公 | TSZ-041 | 党政机关、社会团体等的办公场所 |
| 科研与企事业办公 | TSZ-042 | 科研院所、设计、研发中心等 |
| 商务办公 | TSZ-043 | 金融、商务办公场所 |
| 场馆与园林 | T05 | 影剧院 | TSZ-051 | 电影院、剧场、音乐厅等 |
| 文化场馆 | TSZ-052 | 图书馆、博物馆、美术馆、科技馆、纪念馆 |
| 会展场馆 | TSZ-053 | 展览馆、会展中心等 |
| 体育场馆 | TSZ-054 | 比赛场馆、训练场馆、综合性场馆、健身中心等 |
| 游憩场馆 | TSZ-055 | 城市公园、休憩广场、游乐场、旅游景区等 |
| 医疗 | T06 | 社区医院 | TSZ-061 | 诊所、社区医院、体检中心等 |
| 综合医院 | TSZ-062 | 各级各类综合医院、急救中心等 |
| 专科医院 | TSZ-063 | —— |
| 疗养院 | TSZ-064 | 疗养院、养老院、康复中心等 |
| 学校 | T07 | 高等院校 | TSZ-071 | 大专及以上院校 |
| 中专及成教学校 | TSZ-072 | 中专、职高、特殊学校及各类成人与业余学校 |
| 一般中学 | TSZ-073 | 以走读为主的高中、初中 |
| 一般小、幼、托 | TSZ-074 | 以走读为主的小学、幼儿园、托儿所 |
| 寄宿制中、小、幼、托 | TSZ-075 | 70%以上学生寄宿学校的中学、小学、幼托园、托儿所 |
| 交通 | T08 | 客运场站 | TSZ-081 | 交通客运站、客运码头、客运枢纽等 |
| 货运场站 | TSZ-082 | 货运站、货运码头、物流中心、仓储设施等 |
| 加油站 | TSZ-083 | —— |
| 停车设施 | TSZ-084  | 社会停车场（库）、公共汽（电）车停车场（库） |
| 工业 | T09 | 新型产业 | TSZ-091 | 介于第二产业和第三产业之间，容纳研发、孵化、中试、创意、设计、无污染生产等创新性产业功能的建筑类型 |
| 一般工业 | TSZ-092 | 从事工业生产为主的建筑 |
| 混合 | T10 | 混合 | TSZ-100 | 使用功能包含了两种或两种以上建设项目大类的建设项目，如多功能综合楼、城市综合体等 |
| 其他 | T11 | 市政 | TSZ-111 | 非交通市政设施，如水厂、变电站等 |
| 其他 | TSZ-112 | 农业建筑、军事建筑等特殊建筑 |

## 交通影响评价启动条件

 达到大型建设项目的规模阈值，同时满足第（2）条规定之一的，需要开展交通影响评价。

（1）大型建设项目的规模阈值：都市核心区及市级功能中心片区商业、服务、办公、新型产业、公共设施、交通设施类项目新增建筑面积超过1万平方米，住宅项目新增建筑面积超过3万平方米，公共停车场（立体停车库）新增停车位超过100个；其他地区商业、服务、办公、新型产业、公共设施、交通设施类建设项目新增建筑面积超过2万平方米，住宅项目新增建筑面积超过5万平方米，公共停车场（立体停车库）新增停车位超过200个；综合开发项目新增建筑面积综合阈值比R（按照建设项目所处位置，所包含的各分类业态新增规模与各自的规模阈值之比相加）大于1的项目。

 都市核心区及市级功能中心片区具体范围根据深圳市国土空间规划划定。

 （2）相关条件：

1）突破法定图则确定的建筑总量或处于法定图则未覆盖区域的建设项目；2）出入口位置与《深圳市城市规划标准与准则》要求或上阶段审批文件不符的项目，以及在主干路或快速路辅道开设出入口的项目；3）道路、公交、慢行或停车方案等与《深圳市城市规划标准与准则》要求或上阶段审批文件不符的项目；4）属于单独报建的学校、医院、文体设施等公共设施项目；5）属于单独报建的交通设施项目，包括客货运场站、交通枢纽、加油加气站、充（换）电站、公共停车场（立体停车库）等；6）规划和自然资源、交通运输、住房建设、更新和土地整备等部门认为需要进行交通影响评价的其他建设项目。

## 评价范围、年限、时段与评价日

* + 1. 评价范围

（1）建设项目交通影响评价范围应根据建设项目新生成的交通需求、评价年周边道路网络条件、周边用地情况、建设项目交通主流方向及交通运行状况等因素确定，将可能受到显著影响的道路或交叉口纳入评价范围。

（2）一般情况下，评价范围至少应包括建设项目邻近的评价年城市主干路、快速路围合的区域，若项目地块周边即为主干路、快速路，则评价范围至少应包括建设项目邻近的次干路或交通性支路围合的区域，交通性支路是指贯通性较好，与干路采用全转向交叉口连接的支路。

（3）当建设项目周边路网被大型山体、湖泊、水库、地面铁路干线等自然或人工屏障分隔时，可结合项目交通主要流向的实际情况，选择屏障或屏障后的次干路或交通性支路作为评价范围边界。

（4）处于城市边缘地区的建设项目，可选择深圳市行政边界作为评价范围边界。

规划、交通、住建等部门可根据特定建设项目的具体情况，要求扩大评价范围。

若项目评价范围内有多个建设项目，包括已列入计划的城市更新项目，规划、交通、住建等部门可要求建设单位提供片区统筹性的交通专题研究报告，或扩大评价范围。

* + 1. 评价年限

（1）交通影响评价的评价年限应综合考虑建设项目性质和规模、投入使用的年限、周边地区交通发展情况、相关交通设施规划建设年限等因素综合确定。

（2）以建筑规模界定交评规模综合阈值比的建设项目，其评价年限应符合表5.3.1的规定，其他应当进行交通影响评价的建设项目的评价年限，应为正常使用初年以及正常使用第5年。

**表5.3.1 建设项目交通影响评价年限**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 序号 | 综合阈值比 | 交通影响评价年限 |
| 1 | R<5 | 正常使用初年 |
| 2 | R≥5 | 1.正常使用初年 2.正常使用第5年 |

注：正常使用初年即建设项目建成后基本实现其使用功能的年份，一般为建成投入使用后1～4年，宜结合项目业态和项目所处区域取值；当建设项目正常使用第5年超出了正在执行的深圳市国土空间规划的目标年限时，可使用国土空间规划目标年限作为交通影响评价年限。进行综合开发类建设项目的交通影响评价，需按照建设项目所处位置，所包含的各分类业态新增规模与各自的规模阈值之比相加，确定项目综合阈值比。

* + 1. 评价时段

（1）一般应选取评价范围内整体交通运行高峰时段作为评价时段。

（2）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，以前者为交通影响评价时段；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。

建设项目交通影响评价的高峰时段的确定，应参考类似项目案例的调查数据来确定，并在报告中进行详细说明。

* + 1. 评价日

当可明确判断工作日为建设项目交通需求高峰日时，选择工作日作为评价日；当难以判断时，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，选取对交通系统最不利日作为交通影响评价日。

建设项目交通影响评价的评价日的确定，应参考类似项目案例的调查数据来确定，并在报告中进行详细说明。

## 交通需求分析

* + 1. 交通需求分析是通过对未来发展趋势的假设，来识别可能出现的交通拥堵点。交通需求分析中的参数取值应有依据，减少预测过程中主观因素的影响。
		2. 交通需求分析应与评价范围内法定城市规划和交通专项规划的交通需求分析相衔接。
		3. 交通需求分析应包括以下内容：

（1）建设项目新生成的各种交通方式的交通需求和相应的背景交通需求；

（2）评价范围内各评价年限的交通需求。

* + 1. 交通需求分析所采用的现状基础数据、规划前景等资料应以相关政府部门的最新资料为准。
		2. 评价年评价范围内的通过性交通需求和现状已有建筑的交通需求，应采用四阶段交通预测法进行预测，或通过市交通运输管理部门认可的交通模型平台取得。
		3. 评价年评价范围内被评价建设项目和其他拟建项目所产生的交通需求均应采用四阶段交通预测法进行预测。
		4. 应对评价范围内的现状土地利用、各类交通设施、交通管理与交通运行状况进行调查和分析。交通运行状况调查应包括建设项目新生成交通和背景交通的高峰时段，各时段的连续调查时间不应少于2小时。
		5. 交通需求分析中采用的出行率、出行分布、出行方式划分等参数，应通过对2个以上与被评价建设项目区位和功能类似的建筑调查取得；在缺乏可靠的调查样本时，可参考相关交通规划中的数据，但需对参数选取进行说明。
		6. 对于综合开发项目，在交通需求分析时，应根据项目建筑功能构成和相互关系，综合考虑其不同功能之间的内部交通出行对交通需求的影响。

## 路网交通影响评价

* + 1. 应根据建设项目新生成交通加入前后路网机动车交通服务水平的变化，来确定建设项目对机动车交通系统的影响是否显著，即对有本建设项目和无本建设项目（即背景交通情况）两种情况下，评价年限评价时段的道路交通服务水平进行对比分析，进而评价建设项目新生成交通需求对道路交通系统的影响程度。
		2. 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的交通服务水平发生变化，且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。各类交叉口机动车服务水平分级应符合本指引附录B的规定。
		3. （1）信号交叉口、信号环形交叉口以及无信号单环道环形交叉口，其机动车交通显著影响判定标准应符合表5.5.1的规定；

**表5.5.1 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 |
| A | D、E、F |
| B |
| C |
| D | E、F |
| E | F |
| F | F |

（2）除无信号环形交叉口以外的无信号交叉口，其机动车交通显著影响判定标准应符合表5.5.2 的规定；

**表5.5.2 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）无信号多环道环形交叉口，应根据环道交织区服务水平变化判断其机动车交通影响，显著影响判定标准应符合表5.5.3的规定。

**表5.5.3 长路段、交织区、匝道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 | 四级 |
| 二级 |
| 三级 |
| 四级 | 四级 |

* + 1. 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表5.5.3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。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本指引附录B的规定。

## 公共交通影响评价

* + 1. 公共交通包括轨道交通和常规公交。主要对建设项目出入口步行范围内的公共交通系统进行评价，出入口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，宜取步行范围的相对下限；对于城市外围区，宜取步行范围的相对上限。
		2. 对于住宅类或学校、医疗等公共服务类建设项目，如建设项目投入使用时其出入口步行范围内没有公共交通(含轨道)站点，则应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。
		3. 当建设项目出入口步行范围内的主要公共交通（含轨道）站点，在评价时段，停靠线路的背景交通剩余载客容量为负值或者建设项目新生成的公共交通出行量超过相应背景公共交通线路剩余载客容量时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。
		4. 公共交通线路剩余载客容量Pr (人/h)应按下式确定：

*P*r＝[(*Si－Oi*)×60/*fi×Ci*]

式中：*Pi* – 公共交通(公交或轨道)线路*i*的剩余载客容量(人/h)；

*Si* - 线路*i*为可接受服务水平时的载客率（%）；

 *fi – 线路i评价时段发车间隔（min）；*

*Ci – 线路i的单车载客量（人）；*

*Oi – 线路i在项目最近公共交通站点的评价时段实际载客（%）。*

* + 1. 当建设项目新生成交通需求导致评价范围内公共交通设施需要改、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。

## 慢行交通评价

* + 1. 对慢行交通的评价应定量与定性相结合，除对慢行设施服务水平进行评价外，还需从慢行设施的安全性、便利性、环境品质等方面进行评价。
		2. 当建设项目新生成交通需求导致评价范围内自行车、步行等慢行交通设施需要改、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。
		3. 若评价范围内建设项目新生成的自行车交通所必经的道路未设置自行车道，且建设项目新生成的自行车交通加入后路段上的自行车交通流量超过1000辆/日，同时道路上的机动车流量超过2000辆/日时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响，需新建自行车道。
		4. 若评价范围内建设项目新生成的自行车交通所必经的道路已设有自行车专用通道，如建设项目新生成交通需求叠加后，自行车通道上的非机动车交通量超过850辆/小时·米，则需要对自行车通道进行改、扩建。
		5. 若评价范围内建设项目新生成的步行交通所必经的道路未设置人行道，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响，需加建人行道。
		6. 若评价范围内建设项目新生成的步行交通所必经的道路已设置人行道，但项目新生成交通加入后该人行道的交通服务水平，在商业区低于C级或在居住区低于B级，则应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。步行交通服务水平分级应符合本指引附录B中表B.0.7的规定。
		7. 若路段或平面交叉口未设置立体人行过街设施（人行天桥或地道），当进入交叉口总人流量达18000人次/h；或交叉口某一进口的过街行人流量超过5000人次/h且同时其双向交通量超过1200辆/h；或进入环形交叉口总人流量达18000人次/h且进入环形交叉口的交通量超过2000辆/h时，应当考虑设置立体人行过街设施。

## 停车设施及交通组织评价

* + 1. 建设项目应合理设置停车位、上下客位、装卸货泊位等设施，当建设项目配建的停车位、上下客位、装卸货泊位等设施的设置标准不符合现行《深圳市城市规划规划标准与准则》的配建要求且无合理依据时，则应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。
		2. 应综合考虑建设项目对外交通需求特征、周边道路交通条件、上层次规划要求等因素，按照安全、便捷、高效、以人为本的原则对建设项目的出入口数量、布局和对外交通组织方案进行评价。
		3. 如建设项目报审方案中的交通组织和交通设施配置明显不符合相关交通发展政策、法定规划或者相关规划设计规范、标准，应判断该建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

## 交通改善措施及评价

* + 1. 应根据相关交通规划和建设项目自身情况制定交通改善措施，以最大程度降低建设项目的交通影响，并改善建设项目原交通组织设计方案存在的问题；当建设项目对评价范围内交通系统有显著影响时，必须对评价范围内相关交通设施提出改善措施建议。
		2. 交通改善措施一般包括对建设项目内部交通系统、外部交通系统、内外交通衔接等进行改善或优化的措施，必要时也可包括调整建设项目规划布局等方面的建议。
		3. 若所提的改善措施需调整相关交通规划或建设计划，应对改善措施的技术可行性进行论证。
		4. 当提出的交通改善措施可行且评价范围内改善后的交通系统运行指标均符合下列规定时，应判定建设项目交通影响为不显著：

（1）机动车交通系统的评价指标低于表5.5.1、表5.5.2和表5.5.3规定的显著影响指标。当背景交通服务水平为F或四级时，经过改善后交通运行指标不降低；

（2）建设项目出入口步行范围内的主要公共交通站点停靠线路背景交通剩余载客总容量大于或等于建设项目新生成公共交通出行量。当背景交通剩余载客总容量是负数时，改善后剩余载客总容量不降低；

（3）建设项目新生成的停车需求能在项目内部平衡或解决方案可行，不会对评价范围内其它建筑的停车造成负面影响；

（4）交通系统改善后能满足公共交通、步行和自行车交通的运行要求。

* + 1. 当无法通过可行的交通改善措施使得评价范围内改善后的交通系统运行指标均符合本指引第5.9.4条（1）～（4）款的规定时，应判定建设项目的交通影响显著。在交通影响显著的建设项目所在片区，应强化公共交通出行配套供给，积极引导区域交通结构转变为公交主导。
1. **交通影响评价报告书编制要求**

## 通则

* + 1. 建设项目交通影响评价除应遵循本指引外，还应符合国家和深圳现行的有关标准、规范的规定。
		2. 交通影响评价报告书由文本及图集两大部分组成。

（1）文本要求：文本至少应包括摘要、项目概述、现状交通分析、规划交通条件、交通需求预测、交通影响程度评价、交通改善措施与评价、结论与建议等内容。交通影响评价报告文本应内容完整、结论明确、数据详实、图文并茂。

（2）图集要求：图集中所有附图应内容完整、表达清晰、简洁美观。

* + 1. 交通影响评价报告的内容应围绕项目实际需求，重点针对需要通过交通影响评价明确的问题进行分析和方案比选论证等，突出项目和区域交通的特殊性。

## 摘要

* + 1. 交通影响评价报告书的摘要部分应以简明扼要的语言介绍本建设项目交通影响评价最主要的内容、方法、结论和建议。
		2. 摘要的内容应包括项目背景（交评工作来源、目的和要求）、建设项目基本情况（项目所在区位、目前所处的工作阶段、项目发展定位、项目总平面图及经济技术指标表等）、评价范围、评价年限、评价时段和评价日、交通影响评价的主要结论（出入口评价结论、项目交通生成量对周边主要交叉口的交通影响程度、对公交系统的交通影响程度、对慢行系统的交通影响程度、对机动车及非机动车停车位的评价结论等）、交通改善措施（必要性措施、建议性措施、改善措施一览表），结论与建议等。

## 项目概述

* + 1. 项目背景。主要包括：本交评工作的来源、目的和要求等，重点说明开展交通影响评价的原因，需要通过交通影响评价解决的问题；
		2. 建设项目概况。主要包括：建设项目的位置、地块范围、主要规划设计条件、建设方案及经济技术指标、建设计划等。

建设方案及经济技术指标主要包括项目总建筑平面设计方案、地块出入口设置、车库出入口、交通组织流线，项目总用地面积、建设用地面积、总建筑面积、地上建筑面积（具体用途）、地下建筑面积（具体用途）、容积率、机动车和非机动车停车数（地上、地下）等。

* + 1. 建设项目交通影响评价规模阈值情况。

按照以下规模阈值，计算建设项目的综合阈值比。

（1）都市核心区及市级功能中心片区规模阈值：商业、服务、办公、新型产业、公共设施、交通设施类项目新增建筑面积1万平方米，住宅项目新增建筑面积3万平方米，公共停车场（立体停车库）新增停车位超过100个；

（2）其他地区规模阈值：商业、服务、办公、新型产业、公共设施、交通设施类建设项目新增建筑面积2万平方米，住宅项目新增建筑面积5万平方米，公共停车场（立体停车库）新增停车位超过200个。

（3）综合开发项目新增建筑面积综合阈值比R是指按照建设项目所处位置，所包含的各分类业态新增规模与各自的规模阈值之比相加。

* + 1. 评价年限、评价日和评价时段。应说明建设项目交通影响评价的评价年限、评价日和评价时段及其确定依据。

（1）评价年限：结合建设项目综合阈值比，按照5.3.2确定评价年限，若超出了正在执行的深圳市国土空间规划的目标年限时，可使用国土空间规划目标年限作为交通影响评价年限。

（2）评价日和评价时段：结合建设项目自身功能，所在区域及类似项目调查数据情况，确定评价日和评价时段。

* + 1. 评价范围。应说明建设项目交通影响评价的评价范围及其确定依据。

结合项目交通的主要流向、评价年周边路网布局，按照5.3.1来确定评价范围，由于不同评价年规划路网条件不同，导致评价范围不同时，应选择较大的评价范围作为交通影响评价范围。

* + 1. 评价方法与技术路线。描述交通影响评价采用的方法与模型，技术路线及工作流程。
		2. 编制依据及参考资料。主要包括：报告编制相关法规、标准和规范；相关的城市规划、相关的交通规划；相关的政府审批文件、论证材料；相关协调意见；其它相关资料。

## 现状交通分析

* + 1. 现状土地利用情况

（1）应采用图表的形式说明建设项目的现状用地情况，改扩建项目还应说明现状建筑使用功能、建筑规模及相关经济技术指标、建筑布局、停车设施、出入口、交通组织等；

（2）应采用图表的形式说明评价范围内其他地块的现状开发建设情况。

* + 1. 现状道路交通条件

（1）现状道路条件。应采用图表的形式说明评价范围内现状路网结构布局，主要道路的功能等级、断面型式、车道数、路况条件，以及现状路网是否与规划一致等。

（2）现状交通组织。应采用图表的形式说明评价范围内现状路网中主要道路、交叉口及主要出入口的交通组织和控制管理情况；说明建设项目所在地块现状对外交通组织路径。

（3）现状交通运行。应说明交通调查方案，包括调查时间、调查范围、调查方式及调查现场照片等，并利用现状调查数据和相关调查资料，采用图表的形式说明评价范围评价时段道路交通运行情况，包括道路及交叉口的交通流量、服务水平，主要道路的剩余通行能力等。

（4）现状道路交通条件评价。应说明现状道路交通总体情况，存在的问题等，评估已规划未建道路的实施条件。

* + 1. 现状公共交通条件

（1）轨道交通条件。应采用图表的形式说明评价范围内特别是建设项目地块周边的轨道交通线路和站点布局、运营情况、离本建设项目的步行距离等。

（2）常规公交条件。应采用图表的形式说明评价范围内特别是建设项目地块周边的常规公交场站、线路及运营情况、离本建设项目的步行距离等。

（3）现状公共交通条件评价。应采用图表的形式说明评价范围内特别是建设项目地块周边的公共交通设施布局及运行情况、存在的问题等。

* + 1. 现状慢行交通条件

（1）应说明评价范围内行人及自行车交通设施情况，包括位置、类型、规模、服务水平等；

（2）应说明慢行系统存在的问题。

* + 1. 现状停车情况

（1）应说明现状评价范围内特别是建设项目地块周边的停车供需情况；

（2）应说明现状停车方面存在的问题。

* + 1. 现状综合评价

（1）应对评价范围内现状交通条件进行小结。

（2）应分析现状存在的主要交通问题及其原因。

## 相关规划分析

* + 1. 用地规划情况。应采用图表的形式说明评价范围内用地规划情况，并重点说明评价范围内现状在建及近期拟建的其他建设项目情况。
		2. 道路交通规划。应采用图表的形式说明项目规划范围内、项目周边（交通影响评价范围内）的道路交通规划情况。

（1）项目规划范围内：说明项目规划范围内的路网结构规划布局，包括分析道路的功能等级、断面形式、车道数及相应节点交通组织形式。如与现状或原规划相比有调整，需针对变化重点分析，说明原因。

（2）项目周边（交通影响评价范围内）：说明项目周边规划路网结构布局，包括道路的功能等级、断面型式、车道数，以及交通组织管理方面的规划。如与现状或原规划相比有调整，需针对变化重点分析，说明原因。

（3）已有建设计划道路梳理：梳理项目规划范围内及周边已有道路建设计划，明确评价年限内的规划路网结构形态，并提供相应的路网规划图。

* + 1. 公共交通规划。应采用图表的形式说明评价范围内公共交通设施（包括轨道交通、地面公交、公共交通场站等）相关规划和近期建设计划，说明评价年限预期的公共交通服务情况。应提供规划的公交场站、轨道线路及站点布局图。
		2. 停车设施规划。应说明评价范围内建设项目地块周边的机动车和非机动车停车设施规划情况，包括公共停车场（库）的位置和规模等。宜提供公共停车设施规划图，含非机动车停车设施。
		3. 慢行系统规划。应说明建设项目评价范围内行人及自行车交通设施规划情况，包括位置、类型、规模等。宜提供行人及自行车交通规划图。
		4. 其他相关规划。应说明与建设项目相关的其他规划。
		5. 规划条件小结。明确各评价年份的路网条件（含主要道路节点的管控方式）、公交条件、停车条件、慢行条件、周边其他项目建设情况。

## 交通需求预测分析

* + 1. 预测方法及数据来源

（1）应说明交通预测的方法、技术路线、工作过程和模型软件等；

（2）应说明交通预测中基础数据及关键参数的来源或依据：包括不限于评价年的过境交通量数据、评价范围内其他项目开发规模及建设计划、出行方式结构、高峰小时系数、各类土地交通产生及吸引系数、出行方向比例、背景交通增长率等，来源或依据可以是已批准的各种相关规划等，相关部门发布的城市交通运行月报（年报）以及现场调查数据，且应以最新资料为准。

* + 1. 背景交通量预测

（1）说明预测方法及思路。在无项目情况下，对评价范围内路网及节点进行交通量预测。对于新建项目，背景交通量即无本项目情况下，考虑了评价范围内其他建设项目开发影响的评价年交通量；对于改扩建项目，如城市更新项目等，还要考虑如果本项目保持现状，到评价年产生的交通量。

（2）对评价范围内其他在建及待建项目进行交通量预测，叠加至背景交通量中，该部分交通量预测可结合类似项目出行特征，开展交通生成量预测，如已开展相关交通评价工作，修正后可引用相关成果。

（3）应采用图表的形式列明评价年限、评价时段、评价范围内各主要道路和交叉口各转向的交通流量、服务水平。

（4）应在道路网上绘制各评价年的背景交通运行状况图。

* + 1. 建设项目交通需求分析

6.6.3.1类似项目出行特征

（1）选取2个以上(含2个)类似成熟项目（区位、功能、规模、定位类似）进行出行特征调查，并说明类似项目的位置、使用功能、建筑规模等情况以及选取其作为类似项目的依据或基本考虑；

（2）应提供类似成熟项目交通出行特征调查数据，包括类似项目的建筑基本情况（各类功能建筑的面积、停车泊位数、载客率等）、项目交通出行特征（交通出行高峰日和高峰时段、高峰时段的交通发生和吸引量、交通分布、交通方式构成等）；

（3）应总结类似项目案例交通特征参数以及其对本项目的参考价值；

（4）因客观条件限制，无法完全按以上条件提供的，应进行分析说明，并论证本项目交通预测关键参数选定的来源或依据。

6.6.3.2建设项目交通生成量

（1）建设项目不同使用功能建筑的生成率应充分借鉴上层次交通规划中的生成率指标或同类项目调查数据等，同时考虑项目所在区位等，确定建设项目不同使用功能建筑的交通出行率、发生与吸引比例。

对涉及学校、公园、垃圾站等不适用通过建筑面积出行率计算交通生成需求类型的项目，应结合类似项目案例说明相关交通出行需求预测的依据。

（2）应根据项目开发进度，合理考虑评价年空置率，对于综合开发项目，结合类似项目合理考虑项目内部平衡率。

（3）宜通过图表方式，对上层次规划或类似项目调查数据与建设项目的交通出行率取值进行对比分析，并进行合理性说明。

（4）应采用图表的形式，分地块按照不同建筑功能类型，列明相应的交通生成量，包括发生量和吸引量。

6.6.3.3建设项目交通出行分布

(1）建设项目的交通出行分布，即交通生成量的方向分布系数，应充分借鉴所在区域现状调查数据或上层次交通规划中的交通分布系数，同时考虑建设项目不同使用功能建筑的主要服务范围及方向，进行确定；

（2）应结合建设项目使用功能、使用对象等说明交通分布系数取值依据；宜通过图表方式，对所在区域现状调查数据或上层次规划与建设项目的交通分布系数取值进行对比分析，并进行合理性说明。

（3）对于成片开发项目，中短距离出行与长距离出行使用的道路通道存在明显差异，应分中短距离和长距离两个层次进行交通分布预测。

（4）应采用图表的形式，说明建设项目的交通出行分布情况。

6.6.3.4建设项目交通方式划分

（1）建设项目各种交通方式的分担率应充分借鉴上层次交通规划中的分担率指标或同类项目调查数据等，同时考虑项目周边交通设施实际情况，如公交和轨道条件等，以及各类功能建筑的性质不同而带来的交通方式上的差异，确定建设项目不同使用功能建筑的出行方式分担率。

（2）应结合建设项目使用功能、使用对象等说明建设项目出行结构取值依据；宜通过图表方式，对上层次规划或类似项目调查数据与建设项目的出行方式分担率取值进行对比分析，并进行合理性说明。

（3）应采用图表的形式，列明建设项目不同使用功能建筑的各种交通方式分担率（%），各交通方式的分担人次。

（4）合理考虑小汽车和出租车的平均载客率，分地块按照不同建筑功能类型，列明相应的机动车交通生成量，包括发生量和吸引量。

6.6.3.5建设项目机动车交通量分配

（1）应说明交通分配的方法和步骤；

（2）应采用图表的形式列明评价年限、评价时段、评价范围内，项目交通量在各主要道路和交叉口各转向、项目地块各出入口的交通流量分布情况。

（3）应采用图表的形式列明评价年限、评价时段、评价范围内，项目交通量和背景交通量叠加后，各主要道路和交叉口各转向的交通流量分布情况。

6.6.3.6建设项目公共交通需求预测

应说明评价年限、评价时段建设项目公共交通需求的总量和分布情况，分常规公交需求和轨道交通需求。

6.6.3.7建设项目慢行交通需求预测

应说明评价年限、评价时段建设项目慢行交通需求，分步行交通需求和非机动车交通需求。与公交、地铁接驳的慢行出行需求应统一纳入慢行出行总量中予以综合统筹计算。

## 交通影响评价

* + 1. 交通组织方案评价

6.7.1.1 评价内容

应对建设项目工程设计方案提出的交通组织设计方案进行评价，评价内容应涵盖出入口、上落客及装卸货区、交通流组织等内容。

6.7.1.2机动车出入口方案评价

（1）出入口设置条件分析：根据建设项目实际情况，分析建设项目开口条件，采用图表的形式说明建设项目相邻道路上可以满足规范要求的开口位置以及禁止开口的路段。

（2）建设项目地块出入口需求分析：建设项目地块出入口数量在满足实际使用需求的情况下，宜少不宜多；对于一个地块内有多个车库出入口（坡道）的项目，可考虑由地块内部通道连通后再统一设置地块出入口。出入口合理数量应结合以下因素进行分析：项目公配设施如公交场站、垃圾转运站、公共充电站、学校及幼儿园等对出入口设置要求，项目不同业态交通分流要求，建设项目出入口高峰小时的机动车交通需求等。

（3）既有法定文件及上位规划要求核对：核对建设项目出入口方案是否符合上位规划如法定图则、城市设计、片区交通规划或城市更新统筹规划等的要求；核对建设项目出入口方案是否符合既有法定文件，如专项规划审批文件、土地出让合同、建设用地规划许可等的要求。

（4）相关规范及指引要求核对：核对建设项目出入口的位置、宽度、转弯半径、视距及坡度等是否满足相关规范和指引要求，应采用图表的形式进行说明。

建设项目出入口主要规范要求详见附录C，附录C中的要求与最新的《深圳市城市规划标准与准则》不符的，以《深圳市城市规划标准与准则》为准。

（5）消防车专用出入口设计要求核对：建设项目消防专用出入口宜设置为隐形消防出入口，当消防专用出入口位置、宽度等不满足一般机动车出入口规范要求时，应设置为隐形消防出入口，不得用于非消防车出入使用。

（6）出入口设置位置及交通组织合理性评估：根据具体规范要求，结合外部市政道路实际情况，包括衔接道路交叉口车辆排队长度、出入口交通流与衔接道路交通流的冲突及交织情况、衔接道路的交通组成等，评估出入口具体设置位置及交通组织方案的合理性。

（7）出入口方案不符合既有法定文件、上位规划要求或者不满足相关规范及指引要求的应进行多方案的比选论证：结合建筑设计方案和整体交通组织，从交通安全、交通效率、突破规范程度、实施难度等方面，进行多方案的优劣对比分析，提出推荐的出入口方案，并说明推荐方案与上位规划不符或无法满足规范的原因。

6.7.1.3上落客及装卸货方案评价

（1）建设项目的上落客区及装卸货区一般应设置在项目用地红线内，如停车场或内部道路。

（2）文体场馆、教育医疗、大型商业设施等宜在用地红线内解决上落客需求，确需在市政道路路内设置上落客位或装卸货位的，需进行必要性和合理性分析：主要内容包括上落客泊位或装卸货位需求分析、需利用市政道路路内空间设置的必要性、设置位置的合理性、上落客或装卸货的交通组织流线、设置方案对市政道路的交通运行的影响、运营期间的管理方式及责任等。

（3）对中小学校的接送系统应进行重点评价，核对相关规范及指引要求，必要时应说明学校接送系统的用地落实要求，及其与周边城市道路的慢行及机动车衔接要求。

（4）路内上落客位的设置位置应参考深圳市《出租汽车停靠站点设置规范》中6.2条路内出租汽车停靠站点设置要求，详见附录D，附录D中的要求与最新的《深圳市城市规划标准与准则》不符的，以《深圳市城市规划标准与准则》为准。

6.7.1.4交通流组织方案评价

（1）对外交通组织方案评价；以评价范围路网为基础路网，采用图表的形式说明各方向车流到达和离开项目的主要路径，识别项目主要联系方向上的瓶颈位置，如需通过平面交叉口左转或掉头的节点等。

（2）内外衔接组织方案评价：结合地块出入口、上落客区、装卸货区、地下车库坡道及闸机的位置和功能，采用图表的形式说明从项目相邻道路上驶入和驶出项目的机动车流线，分析是否存在瓶颈、交织、冲突和安全隐患等，对于出入口存在多方案比选的，应进行多方案的交通流组织方案对比分析。

（3）货运交通组织方案评价：对于大型商业或其他存在大中型货车货运需求的，应进行货运交通组织评价，结合项目卸货区和货运停车位，采用图表的形式说明货车驶入和驶出项目的流线，分析是否存在瓶颈、交织、冲突和安全隐患等，分析对客车交通组织、项目品质环境的影响。

（4）依托项目建设的公交场站、垃圾转运站、公共充电站、学校及幼儿园、物流设施等的机动车交通组织方案评价：结合各类设施主管部门的具体要求，采用图表的形式说明各类设施机动车驶入和驶出流线，分析是否存在瓶颈、交织、冲突和安全隐患等，与项目自身交通流线之间的相互影响情况。

* + 1. 路网交通影响评价

6.7.2.1路网或道路规划方案评价

对于成片开发项目或规划范围内有新建或改建市政道路的项目应进行路网或道路规划方案的评价。

（1）既有法定文件及上位规划要求核对：核对项目范围内的道路是否符合上位规划如法定图则、城市设计、片区交通规划或城市更新统筹规划等的要求；核对道路是否符合既有法定文件，如专项规划审批文件、土地出让合同、建设用地规划许可等的要求。

（2）相关规范及指引要求核对：核对规划道路是否满足相关规范和标准要求，包括道路横断面、平面和纵断面等，应采用图表的形式进行说明。

相关规范和标准包括《城市道路工程设计规范（CJJ37-2012）》、《深圳市城市规划标准与准则》、《道路设计标准（SJG69-2020）》和《深圳市步行和自行车交通系统规划设计导则》等。

（3）道路规划方案实施条件分析：核对规划道路的实施条件，是否涉及基本农田、水源保护区、文物保护等问题，涉及以上问题的，应分析应对措施。

（4）道路方案不符合既有法定文件、上位规划要求或者不满足相关规范及标准要求的应进行多方案的比选论证：从交通需求、交通组织、实施条件等方面，进行多方案的优劣对比分析，提出推荐的道路规划方案，并说明推荐方案与上位规划不符或无法满足规范的原因，采取的应对措施等。

（5）对于建设项目规划的立体交通设施，如空中人行连廊、地下人行通道和地下车库联络道等，应说明分析该立体交通设施的平面、竖向、横断面、交通组织及管理情况，评估其方案的合理性，避免影响市政道路交通正常运行。

（6）对于项目规划范围内规划支路未直连现状道路的，应分析说明规划支路与周边道路建设计划对接情况，并明确实施主体及实施时限要求，原则上需明确保障规划支路在项目投入建成使用时需与周边道路衔接，项目建设范围内不出现断头路。

6.7.2.2路网交通影响评价

（1）无本建设项目情况下的道路交通服务水平

应根据第6.6节的预测结果，计算无本建设项目情况下，评价年限、评价时段、评价范围内，各平面交叉口、长路段、高快速路交织区、匝道的服务水平。

（2）有本建设项目情况下的道路交通服务水平

应根据第6.6节的预测结果，计算有本建设项目情况下，评价年限、评价时段、评价范围内，各平面交叉口、长路段、高快速路交织区、匝道的服务水平。

（3）交通影响程度判断

应对有、无本建设项目情况下的道路交通服务水平进行对比分析，根据第5.5节的规定，判断建设项目对周边路网的交通影响程度。

* + 1. 公共交通影响评价

（1）既有法定文件及上位规划要求核对：核对项目范围内的公交设施是否符合上位规划如法定图则、城市设计、片区交通规划或城市更新统筹规划等的要求；核对公交设施是否符合既有法定文件，如专项规划审批文件、土地出让合同、建设用地规划许可等的要求。

（2）相关规范及指引要求核对：核对公交设施是否满足相关指引和导则要求，包括《大型建筑公交场站配建指引》和《深圳市建筑配建公交首末站设计导则》等。对于不符合相关规范及指引要求的，应根据建设项目开发规模、用地面积、所处区域等条件，结合建筑设计方案和整体交通组织，从交通安全、交通效率、突破规范程度、实施难度等方面，进行多方案的优劣对比分析，并说明推荐方案与上位规划不符或无法满足规范的原因。

（3）对相邻道路上的公交停靠站与建设项目出入口、上落客区等冲突，需要进行迁移的，应进行论证分析，并说明相关部门意见的情况。

（4）应按照《深圳市城市规划标准与准则》校核建设项目是否进入轨道的安全保护区、规划控制区及规划控制预警区范围，对于进入以上范围内的建设项目，应说明征求相关单位意见的情况。

（5）应说明评价年限、评价时段建设项目周边(出入口步行范围内)公共交通系统的供给能力、服务状况，计算公共交通剩余容量；

（6）根据第5.4节的预测结果和第5.6节的规定，判断建设项目的公共交通影响程度，并说明存在的问题。

* + 1. 慢行交通设施评价

（1）既有法定文件及上位规划要求核对：核对项目范围内的慢行交通设施是否符合上位规划如法定图则、城市设计、片区交通规划或城市更新统筹规划等的要求；核对慢行交通设施是否符合既有法定文件，如专项规划审批文件、土地出让合同、建设用地规划许可等的要求。

（2）相关规范及指引要求核对：核对项目范围内的慢行交通设施是否满足相关规范和标准要求。

（3）慢行交通组织评价：应以图表显示主要慢行交通源、地铁车站、常规公交站点、主要慢行通道等信息等，分析建设项目慢行交通出入口与机动车出入口的关系，慢行交通流线与机动车交通流线的关系，评价慢行交通组织的安全、效率及舒适性。

（4）涉及与外部地块衔接的地下通道、二层连廊及地铁站连通道的，应说明是否符合上层次规划、与相关部门的沟通或申报情况，当前进展情况。

（5）应说明行人和自行车交通设施的供给与满足交通需求的程度和便利性，并说明存在的问题。

（6）应说明配建自行车停车位设置的位置，优先在用地红线内解决自行车停车配建，避免自行车车辆违规停靠挤压市政慢行空间。

* + 1. 停车设施评价

（1）既有法定文件及上位规划要求核对：核对项目范围内的停车设施是否符合上位规划如法定图则、城市设计、片区交通规划或城市更新统筹规划等的要求；核对停车设施是否符合既有法定文件，如专项规划审批文件、土地出让合同、建设用地规划许可等的要求。

（2）标准要求核对：核对项目范围内的停车设施是否满足《深圳市城市规划标准与准则》中的要求，包括机动车停车位、无障碍停车位、自行车停车位、充电设施、上下客位、装卸货泊位等。

（3）对于建设项目停车设施与既有法定文件及上位规划要求不符，或者不满足《深圳市城市规划标准与准则》要求的，应进行论证分析：从实际停车需求、增加或减少停车泊位的必要性、增加或减少停车位的可行性、增加或减少停车位产生的交通影响等方面，进行多方面论证分析。

（4）对单独报建的公共停车场（立体停车库），应对停车位数量规模合理性进行论证分析，以判断停车位设置的合理性。

## 交通改善措施与评价

* + 1. 总体要求

（1）改善措施应符合法定规划的控制要求、规划条件（土地出让合同条款）、相关规范和标准，并在评价年是可实现的；

（2）改善措施分为项目用地红线范围内和范围外两个层面，前者是重点，要求是可以依托项目实施的。

* + 1. 出入口及交通组织优化

（1）根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的地块出入口方案，包括地块出入口数量、功能（客运、货运、单向或双向）、尺寸与转弯半径、坡度、安全视距控制要求等。

（2）根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的上落客及装卸货方案，包括上落客及装卸货泊位数量、位置、交通组织流线、运营管理措施等。

（3）根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的车库出入口交通组织方案，包括地下车库坡道位置、闸机位置、出入交通流线等。

（4）根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的交通流组织方案，包括客运、货运、公交场站、垃圾转运站、公共充电站、学校及幼儿园等的机动车流线。

* + 1. 道路及节点优化

（1）根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的道路方案，包括路网布局，道路平面、竖向或横断面方案，道路单向通行或潮汐车道、公交专用道设置方案。

（2）根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的交通节点方案，包括影响显著的各平面交叉口、瓶颈点、高快速路交织区、匝道等的渠化设计及交通管控方案。

* + 1. 公共交通优化

根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的公交设施方案，包括公交场站规模及选址，公交场站出入交通组织与管理，公交停靠站位置及平面布置建议，公交线路布设及运营组织建议，地铁交通接驳设施建议等。

* + 1. 慢行交通优化

根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的慢行交通方案，包括项目人行出入口和慢行交通组织流线，评价范围内的道路慢行道及过街设施、地铁连通道、空中连廊、地下通道、城市绿道或碧道，步行附属设施包括路名牌、护栏、路灯、遮阳避雨设施等。说明慢行交通优化措施的建议实施主体及实施时序。

* + 1. 停车设施优化

根据评价情况，采用图表的形式说明推荐或优化后的停车设施方案，包括机动车停车位、无障碍停车位、自行车停车位、充电设施、上下客位、装卸货泊位等。

* + 1. 实施主体及时序建议

对改善措施与建议进行梳理分析，划分为必要性措施与建议性措施，提出实施主体和实施时序建议，采用图表的形式进行说明。

交通影响评价提出的改善措施，应明确实施主体和建设时序。在项目用地红线范围内的，由建设单位落实，相关部门在竣工联合验收时核查实施情况；在项目用地红线范围外的，由各区政府组织有关部门定期梳理，经筛选优化后择时纳入片区交通治理或改善计划项目库。

* + 1. 交通改善措施评价

（1）对评价范围内，在有本建设项目且采取改善措施的情况下，各交通系统的运行状况或服务水平进行评价；

（2）确定建设项目的交通影响程度为“显著”或“不显著”的评估结论及相应建议；

（3）确定对建设项目交通影响最大的交通改善措施。

## 结论与建议

* + 1. 交通影响评价的结论和建议应包括：评价结论、必要性改善措施和建议性改善措施。
		2. 评价结论应明确建设项目对评价范围内交通系统的影响程度，明确采取交通改善措施后建设项目的交通影响是否显著。
		3. 必要性改善措施是缓解建设项目交通影响的前提条件。对评价范围内交通系统的影响为显著影响的建设项目，应明确必要性改善措施。
		4. 建议性改善措施包括对建设项目内部或评价范围内交通系统推荐采取的改善措施。

## 格式及图纸要求

* + 1. 基本要求

交通影响评价报告应由封面、扉页、目录、正文、附图和附件组成。

* + 1. 封面

封面应包括建设项目名称、报告编制单位名称和报告编制完成日期。

* + 1. 扉页

扉页应包括建设项目名称，项目委托单位，报告编制单位，项目负责人、技术负责人、校对人和审核人的职务或职称，项目负责人的联系方式；

报告编制单位的相关资质证书，加盖公章。

* + 1. 目录

（1）目录应分为正文目录、附图目录和附件目录；

（2）正文目录应列至三级标题及对应页码；

（3）附件目录应列明名称及对应页码。

* + 1. 正文

（1）正文宜由各级标题、段落、图编号和图题、图、表编号和表题、表以及公式等组成。

（2）图编号宜由“图”、章编号、“-”和从1开始的阿拉伯数字组成，例如“图1-1”、“图1-2”等。

（3）表编号宜由“表”、章编号、“-”和从1开始的阿拉伯数字组成，例如“表1-1”、“表1-2”等。

* + 1. 附图

附图应采用A3版面，附图前应有附图总表，列明序号、图纸名称和图号；附图图框应包含、编制单位名称、附图名称、项目负责人、技术负责人、校对人、审核人、比例、图号和日期等信息；附图图面应包括指北针、比例尺、图例等信息。

附图应包括如下内容的图纸：

（1）项目区域位置图

应以覆盖市域范围或区县范围的行政区划或相关规划图为底图，能说明项目在区域范围内的位置。

（2）交通影响评价范围图

应以远期评价年规划路网等级图为底图，标示出建设项目位置和评价范围的边界，并标注相应的边界名称。

（3）建设项目总平面图

应以建设项目总平面图为底图，标示建筑使用性质和规模，红线范围，内部道路布局及宽度，地块出入口位置、宽度、转弯半径等信息；

（4）项目周边现状土地利用图

应以现状卫星视图或航拍图或数字化地形图为底图，标示评价范围内主要用地和建筑的名称，可附现状图片说明。

（5）项目周边现状道路交通条件图

应标示评价范围内的现状道路路网布局、等级、交叉口类型以及项目在现状路网中的具体位置。

（6）项目周边现状公共交通、慢行交通、静态交通条件图

应在评价范围内现状路网图的基础上，标示出地铁站、公交停靠站、公交专用道、人行天桥、人行地下通道、公共停车场和路边停车泊位设置的情况。

（7）项目周边现状路段交通运行状况图

应在评价范围内现状路网图的基础上，标示出现状主要道路和交叉口的交通饱和度。

（8）项目周边土地利用规划图

应依据规划部门批复或认可的相关规划成果，说明评价范围内各地块在评价年的规划土地使用性质，并用图例说明各种颜色标示的用地性质名称。

（9）项目周边规划道路交通条件图

应依据已批准的相关规划、道路建设计划，标示评价年在评价范围内的规划道路路网布局、等级、交叉口类型以及项目在规划路网中的具体位置。

（10）项目周边规划公共交通、慢行交通、静态交通条件图

应依据已批准的相关规划、交通建设计划，标示评价年在评价范围内的地铁站、公交停靠站、公交专用道、人行天桥、人行地下通道、公共停车场和路边停车泊位设置情况。

（11）评价年无本项目路段交通流量及运行状况图

应依据交通需求预测结果，在评价范围内评价年规划路网图的基础上，标示无本项目情况下主要道路和交叉口的交通饱和度。

（12）评价年项目交通需求分布图

应依据交通需求预测结果，采用带箭头的线条和百分比数值标注建设项目在主要方向的交通分布比例（包括产生和吸引）。

（13）项目新增交通量在评价年路网上的分配图

应依据交通需求预测结果，在评价年规划路网上标示出项目新增交通流量在路网上的分配情况，注明相应的数值。

（14）评价年有本项目路段交通流量及运行状况图(改善前)

应依据交通需求预测结果，在评价范围内评价年规划路网图的基础上，标示有本项目，无改善措施情况下主要道路和交叉口的交通饱和度。

（15）项目范围内交通改善措施图

应以建设项目总平面图和周边紧邻道路为底图，标示出交通影响评价提出的项目范围内的改善措施。

（16）项目范围外交通改善措施图

应以评价范围内评价年规划路网图为底图，标示出项目范围外，评价范围内的道路、公交、慢行、停车及交通组织与管理等的改善措施。

（17）评价年有本项目路段交通流量及运行状况图(改善后)

应依据交通需求预测结果，在评价范围内评价年规划路网图的基础上，标示有本项目，实施改善措施情况下主要道路和交叉口的交通饱和度。

（18）建设项目总平交通组织及出入口布局优化方案图

应以建设项目总平面图和周边紧邻道路为底图，标示建设项目红线范围、内部道路布局、停车场（库）位置、出入口位置方案等，以及临近道路沿线出入口、公交停靠站、慢行过街等设施位置，体现项目出入口与周边交通设施的空间位置关系；以带箭头的不同颜色线条分别标示建设项目经分析优化后的内部机动车、行人和非机动车交通流线组织及各出入口功能。

（19）项目到达/离开车流交通组织建议图

 应以评价范围内评价年规划路网图为底图，结合项目出入口布局和功能，标示出评价范围内，项目到达和离开的交通组织流线图。

（20）道路交通改善措施详细方案图

应以现状地形图为底图，绘制道路交通改善措施详细方案图，包括路段改善详细方案图、交叉口改善详细方案图、出入口改善详细方案图、其他措施详细改善方案图等，图纸应标示道路红线、尺寸、交通标志标线等。

* + 1. 附件

（1） 附件应列出报告编制单位营业执照和资质证书、项目负责人和技术负责人等职称证书复印件。

（2）附件应列出建设项目相关的政府文件以及其它材料的影印件或复印件，并按时间顺序依次编排。

（3）附件中影印件应保持原件长宽比例，清晰可辨，采用下划线标示与项目相关的主要数据和文字。

1. **建设项目道路交通组织设计方案编制要求**
	* 1. 根据《深圳经济特区道路交通安全管理条例》第十二条的规定，不需进行交通影响评价的建设项目，建设单位应组织编制建设项目道路交通组织设计方案。
		2. 建设项目的道路交通组织设计方案编制应与建设工程方案设计同步或提前进行，建设单位提交的建设项目道路交通组织设计方案，应该与建设项目总平面图相符。
		3. 建设项目道路交通组织设计方案应当包括说明书和图纸。
		4. 建设项目道路交通组织设计方案的说明书应至少包括如下内容：

（1）项目功能定位、总体方案的构思意图和布局特点、总平面布局、主要技术经济指标；

（2）项目周边道路交通设施分布情况，包括路网、公交站点、地铁出入口、的士上落客位、货车装卸泊位等；

（3）项目周边道路交通流量及运行情况；

（4）项目交通需求特征、交通流构成、交通组织设计原则；

（5）项目内部主要交通组织流线、各类交通设施、车行通道、人行通道的布置说明；

（6）项目对外交通组织流线、各类出入口布局及功能说明；

（7）项目各出入口的进出交通流量估算及说明；

（8）项目各出入口处的交通组织方案及交通影响说明。

* + 1. 建设项目道路交通组织设计方案的图纸应至少包括：

（1）项目区域位置图；

（2）项目总平面图；

（3）项目周边路网结构图；

（4）项目周边道路交通流量及运行状况图；

（4）项目周边交通设施分布图；

（5）项目内部交通设施分布图；

（6）项目出入口及车行道闸布局图；

（7）项目内部交通组织流线图；

（8）项目对外交通组织流线图；

（9）项目各出入口处的详细交通组织方案图。

**附录A 建设项目交通出行率参考值**

开展交通影响评价时，应选取至少2个与被评价项目处于同类地段、功能类似的建筑进行实地调查，经统计分析获得相关出行特征数据。类似建筑调查方案和所获交通出行特征数据应作为交评报告的一部分提交。

除了类似案例，可同时参考表A-1给出的出行率参数。采用表A-1-1推算建设项目交通生成量时，应结合建设项目预测交通出行结构和车辆平均载客率来计算机动车交通量；采用A-1-2则可直接计算建设项目机动车交通生成量；二者的计算结果应互为校核，取其中较大者作为预测的建设项目车流生成量。

**表A-1-1 建设项目晚高峰小时出行率参考值**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 大类 | 　 | 中类 | 　 | 全方式出行率（人次/百平米建筑面积） | 备注 |
| 名称 | 代码 | 名称 | 代码 |
| 住宅 | T01 | 独立联立式住宅 | TSZ-011 | 1~2 | 　 |
| 普通住宅 | TSZ-012 | 1.5~2.5 | 　 |
| 宿舍 | TSZ-013 | 5~8 | 　 |
| 私宅 | TSZ-014 | 2~3 | 　 |
| 公共住房 | TSZ-015 | 1.5~3 | 含人才住房、安居型商品房和公共租赁住房 |
| 商业 | T02 | 专营店 | TSZ-021 | 5~15 | 大众品牌、发展比较成熟的地区取高值。 |
| 综合性商业 | TSZ-022 | 10~30 | 大型品牌超市、发展比较成熟的地区的综合性商业取高值。 |
| 市场 | TSZ-023 | 5~15 | 居民比较集中的地区取高值 |
| 服务 | T03 | 娱乐 | TSZ-031 | 2.5~8 | 中心区取高值 |
| 餐饮 | TSZ-032 | 10~25 | 大众型餐饮取高值 |
| 服务网点 | TSZ-033 | 5~15 | 　 |
| 宾馆与酒店 | TSZ-034 | 2~5 | 　 |
| 办公 | T04 | 行政办公 | TSZ-041 | 1~3 | 　 |
| 科研与企事业办公 | TSZ-042 | 1.5~3.5 | 　 |
| 商务办公 | TSZ-043 | 2~5.5 | 　 |
| 场馆与园林 | T05 | 依据调查数据或相关专项指标 |
|  |
|  |
| 医疗 | T06 |  |
| 学校 | T07 |  |
| 交通 | T08 |  |
| 工业 | T09 |  |
| 其他 | T11 |  |

**表A-1-2 建设项目晚高峰小时车流生成率参考值**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 大类 | 中类 | 车流生成率（Pcu/百平米建筑面积） |
| 名称 | 代码 | 名称 | 代码 |
| 住宅 | T01 | 独立联立式住宅 | TSZ-011 | 0.25~0.50 |
| 普通住宅 | TSZ-012 | 0.30~0.50 |
| 宿舍 | TSZ-013 | 0.16~0.21 |
| 私宅 | TSZ-014 | 0.20~0.30 |
| 公共住房 | TSZ-015 | 0.20~0.50 |
| 商业 | T02 | 专营店 | TSZ-021 | 0.40~0.53 |
| 综合性商业 | TSZ-022 | 0.64~0.84 |
| 市场 | TSZ-023 | 0.20~0.26 |
| 服务 | T03 | 娱乐 | TSZ-031 | 0.30~0.45 |
| 餐饮 | TSZ-032 | 0.60~2.50 |
| 服务网点 | TSZ-033 | 0.50~0.80 |
| 宾馆与酒店 | TSZ-034 | 0.30~0.70 |
| 办公 | T04 | 行政办公 | TSZ-041 | 0.64~0.84 |
| 科研与企事业办公 | TSZ-042 | 0.52~0.68 |
| 商务办公 | TSZ-043 | 0.72~0.95 |
| 场馆与园林 | T05 | 依据调查数据或相关专项指标 |
|  |
|  |
| 医疗 | T06 |  |
| 学校 | T07 |  |
| 交通 | T08 |  |
| 工业 | T09 |  |
| 其他 | T11 |  |

**表A-1-3 建设项目晚高峰小时车流发生、吸引比例参考值**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 大类 | 中类 | 发生（%） | 吸引（%） |
| 名称 | 代码 | 名称 | 代码 |
| 住宅 | T01 | 独立联立式住宅 | TSZ-011 | 35 | 65 |
| 普通住宅 | TSZ-012 | 25 | 75 |
| 宿舍 | TSZ-013 | 15 | 85 |
| 私宅 | TSZ-014 | 20 | 80 |
| 公共住房 | TSZ-015 | 25 | 75 |
| 商业 | T02 | 专营店 | TSZ-021 | 50 | 50 |
| 综合性商业 | TSZ-022 | 55 | 45 |
| 市场 | TSZ-023 | 50 | 50 |
| 服务 | T03 | 娱乐 | TSZ-031 | 35 | 65 |
| 餐饮 | TSZ-032 | 25 | 75 |
| 服务网点 | TSZ-033 | 50 | 50 |
| 宾馆与酒店 | TSZ-034 | 35 | 65 |
| 办公 | T04 | 行政办公 | TSZ-041 | 80 | 20 |
| 科研与企事业办公 | TSZ-042 | 70 | 30 |
| 商务办公 | TSZ-043 | 70 | 30 |
| 场馆与园林 | T05 | 影剧院 | TSZ-051 | 30 | 70 |
| 文化场馆 | TSZ-052 | 60 | 40 |
| 会展场馆 | TSZ-053 | 65 | 35 |
| 体育场馆 | TSZ-054 | 55 | 45 |
| 游憩场馆 | TSZ-055 | 55 | 45 |
| 医疗 | T06 | 依据调查数据或相关专项指标 |
| 学校 | T07 |
| 交通 | T08 |
| 工业 | T09 |
| 其他 | T11 |

**附录B 交通服务水平分级**

B.0.1 信号交叉口机动车交通服务水平应符合下列规定：

1. 信号交叉口的机动车服务水平确定，应符合表B.0.1的规定，并按各向进口道分别进行服务水平划分。当现状饱和度大于0.85时，必须计算延误指标；当延误与饱和度对应的服务水平不一致，则应以延误对应的服务水平为准。计算评价年交叉口服务水平时，支路与支路交叉口的信号周期不得大于120秒，其余交叉口的信号周期不得大于150s。采用饱和度计算服务水平时，评价年有、无建设项目情况下的信号周期时长应相同。

**表B.0.1信号交叉口进口道机动车服务水平**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 服务水平 | 运行状况描述 | 饱和度S | 每车信控延误T（秒） |
| A | 城市道路自由流 | S≤0.25 | T≤10 |
| B | 接近自由流 | 0.25＜S≤0.50 | 10＜T≤20 |
| C | 交通畅通 | 0.50＜S≤0.70 | 20＜T≤35 |
| D | 比较畅通 | 0.70＜S≤0.85 | 35＜T≤55 |
| E | 比较拥挤 | 0.85＜S≤0.95 | 55＜T≤80 |
| F | 交通拥堵 | 0.95＜S | 80＜T |

1. 信号控制的环形交叉口应采用信号交叉口的评价方法进行评价。

**B.0.2** 无信号交叉口机动车服务水平，应根据是否需增设标志、标线、信号灯分为三个等级，并应按照表B.0.2-1的规定确定。

**表B.0.2-1无信号交叉口机动车服务水平**

|  |  |
| --- | --- |
| 服务水平 | 流量 |
| 一级 | 未达到表B.0.2-2且未达到表B.0.2-3的流量要求 |
| 二级 | 符合表B.0.2-2或者表B.0.2-3的流量要求 |
| 三级 | 符合表B.0.2-4的流量要求 |

1 对无信号交叉口增设停车控制标志，应按表B.0.2-2的规定确定。

2 对无信号交叉口增设行人过街标线，应按表B.0.2-3的规定确定。

3 对无信号灯交叉口增设信号灯，主要道路或次要道路交通量达到表B.0.2-4的规定。

**表B.0.2-2 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 |

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B.0.2-3 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B.0.2-4 需增设信号灯的无信号灯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 |

**B.0.3**  无信号环形交叉口的机动车服务水平，应按照饱和度进行分级。单环道环形交叉口，根据进口饱和度判断服务水平，应按表B.0.1的规定确定；对于多环道环形交叉口，应根据多环道环形交叉口交织区饱和度判定服务水平，按表B.0.3的规定确定。

**表B.0.3 多环道环形交叉口交织区服务水平**

|  |  |
| --- | --- |
| 服务水平 | 多环道环形交叉口交织区饱和度S |
| 一级 | S≤0.35 |
| 二级 | 0.35＜S≤0.75 |
| 三级 | 0.75＜S≤0.90 |
| 四级 | 0.90＜S |

**B.0.4** 各类长路段机动车服务水平应按照表B.0.4的规定确定。

**表B.0.4 各类长路段机动车服务水平**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 服务水平 | 高速公路和快速路 | 一级公路 | 二、三、四级公路 |
| 密度值〔Pcu/(km·车道)〕 | 延误率（%） |
| 一级 | ≤7 | ≤7 | ≤30 |
| 二级 | ≤18 | ≤15 | ≤60 |
| 三级 | ≤25 | ≤20 | ≤80 |
| 四级 | ≤45 | ≤40 | ＜100 |
| ＞45 | ＞40 |

**B.0.5** 高速公路交织区的机动车服务水平，应按照表B.0.5的规定确定。

**表B.0.5 高速公路交织区的机动车服务水平**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 服务水平 | 最小平均交织速度（km/h） | 最小平均非交织速度（km/h） |
| 一级 | 80 | 86 |
| 二级 | 72 | 77 |
| 三级 | 64 | 67 |
| 四级 | 56 | 56 |

**B.0.6** 各类匝道与主线连接处的机动车服务水平，应按照表B.0.6的规定确定。

**表B.0.6 匝道与主线连接处的机动车服务水平**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 服务水平 | 汇合交通量(Pcu/h) | 分离交通量(Pcu/h) | 以下为计算行车速度(km/h)的主线单向交通量(Pcu/h) |
| 120 | 100 | 80 | 60 |
| 4车道 | 6车道 | 4车道 | 6车道 | 4车道 | 6车道 | 4车道 | 6车道 |
| 一级 | ≤1000 | ≤1050 | ≤2200 | ≤3300 | ≤2000 | ≤3000 | － | － | － | － |
| 二级 | ≤1450 | ≤1500 | ≤3200 | ≤4600 | ≤2600 | ≤4200 | ≤2600 | ≤3900 | ≤2300 | ≤3450 |
| 三级 | ≤1750 | ≤1800 | ≤3800 | ≤5700 | ≤3400 | ≤5100 | ≤3200 | ≤4800 | ≤2900 | ≤4350 |
| 四级 | ≤2000 | ≤2000 | ≤4000 | ≤6000 | ≤4000 | ≤6000 | ≤3800 | ≤5700 | ≤3600 | ≤5400 |

**B.0.7** 各类人行道的交通服务水平，应按照表B.0.7的规定确定。

**表B.0.7 人行道步行交通服务水平划分标准**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 服务水平 | 占用面积（m2/人） | 步行速度（m/s） | 行人流率[人/（h/m）] | 运行状态 | 行人自由度 |
| A | >3.0 | 1.2 | 1400 | 可以完全自由行动 | 有足够的空间供行人选择速度及超越他人，亦可横向穿越与选择行走路线 |
| B | 2～3 | 1.1 | 1830 | 处于准自由状态，偶尔有降速 | 可以较自由地选择步行速度、超越他人，反向与横穿要适当减速 |
| C | 1.2～2 | 1.0 | 2500 | 个人尚舒适，部分行人行动受约束状态 | 选择步速与超越他人受限，反向与横穿常发生冲突，有时要变更步速和行走路线 |
| D | 0.5～1.2 | 0.8 | 2940 | 行走不便，大部分处于受约束状态 | 正常步速受限，有时要调整步幅、速度与线路，超越、反向、横穿均有困难，有时产生阻塞或中断 |
| E | <0.5 | 0.6 | 3600 | 完全处于排队前进，个人无行动自由 | 所有步行速度、方向均受限。经常发生阻塞、中断，反向与横穿绝不可能 |

**附录C 出入口规划设置主要规范要求**

C.0.1 出入口一般规定

1 建设项目出入口应优先选择开设在所临市政道路的最低等级道路上。

2项目出入口不应设置在交叉口规划范围内。应与既有交叉口保持一定的间距，尽量减少对邻接道路通行能力的影响，保证机动车出入安全。

3 项目出入口不应设置在道路渐变段、道路转弯处、人行横道处、公共交通停靠站、桥隧引道处。

4 公交场站专用出入口不宜直接向主干路开口，若受条件限制，需采用港湾式车道或右进右出处理。

5 建设项目地块出入口数量在满足实际使用需求的情况下，宜少不宜多，单个地块设3个及以上出入口的，应进行出入口数量的论证分析。

6 有中央隔离带（栏）道路的机动车出入口与道路异侧右进右出交叉口或异侧出入口距离不做要求。

C.0.2 出入口位置要求

1项目机动车出入口与相邻交叉口之间的距离是指从项目出入口道路边线至平面交叉口停止线之间的距离；相邻项目机动车出入口之间的距离是指两相邻出入口道路边线之间的距离。参见图C.0.2-1。



图C.0.2-1 出入口与相邻交叉口及出入口之间的距离示意图

2快速路、干线性主干路不应设置机动车出入口，特殊情况需要设置机动车出入口时，应设置在辅路上，且应进行专题研究；设置在快速路辅路上的机动车出入口与相邻交叉口或出入口的距离不应小于80米，设置在主干路上的机动车出入口与相邻交叉口或出入口的距离不应小于100米，设置在主干路辅路上的机动车出入口与相邻交叉口或出入口距离不应小于30米。

3设置在次干路上的项目出入口与相邻交叉口的距离不应小于80米，相邻出入口之间的距离不应小于50米，条件受限时应进行专题研究且不应小于30米。

4 设置在支路上的项目出入口，距离与干路相交的相邻交叉口不应小于50米，距离与支路相交的相邻交叉口不应小于30米。支路上相邻出入口之间的距离不应小于30米，条件受限时应进行专题研究且不应小于20米。

5 出入口与人行过街天桥梯（坡）道口、人行地道梯道口、人行横道最边缘的距离不应小于5米，与地铁人行出入口的距离不应小于15米。



图C.0.2-2 出入口与人行过街天桥间距示意图



图C.0.2-3 出入口与人行横道间距示意图

7出入口距公园、学校、儿童及残疾人使用建筑的人行出入口不应小于20m；



图C.0.2-4 出入口与公园、学校、儿童及残疾人使用建筑的人行出入口间距示意图

8出入口与直线式公共交通站台边缘或港湾式公共交通站台渐变段端点之间的距离不应小于15米，宜大于30米。



图C.0.2-5 出入口与公交站台间距示意图

9出入口与桥梁、隧道引道端点及铁路道口的距离不应小于50米。

C.0.3 出入口宽度与转弯半径要求

1出入口宽度和转弯半径应综合考虑出入项目的机动车需求量、机动车类型及交通组织等因素；

2单向出入口宽度不应小于5米，单向车道出入口宽度宜为5米，宽度超过5米应进行必要性论证分析；双向出入口宽度不应小于7米，双向双车道出入口宽度宜为7米，宽度超过7米应进行必要性论证分析。

4独立的消防车道净宽不应小于4米；

5公交场站车辆出口和入口宜分开设置，宽度不应小于7米，若合并设置，宽度不宜小于12米，公交场站出入口的转弯半径不应小于12米。

6 建设项目出入口路缘石转弯半径根据出入车型满足下表要求：

表C.0.3 出入口路缘石最小转弯半径

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 车型 | 车辆总长（m） | 最小转弯半径（m） |
| 载客汽车 | 微型 | ＜6.0 | 6.0 |
| 小型 |
| 中型 |
| 大型 | ≥6 | 9.0～12.0 |
| 载货汽车 | 微型 | ＜6.0 | 6.0 |
| 小型 | ≥6 | 9.0～12.0 |
| 中型 |
| 大型 | 10.0～13.0 | 12.0～15.0 |

C.0.4 其他要求

1建设项目出入口必须保证良好的通视条件，应控制在距离出入口边线以内2m处作视点的120°范围内没有高度超过1.2m的视线障碍物，如图C.0.4所示。

2 建设项目出入口自身坡度不宜大于5%，出入口设置位置的道路路段纵坡不宜大于3%。

3 若出入口直接与项目地面停车场相连接，则出入口管理设施（道闸）距离邻接道路红线不应小于10米，若出入口直接与地下车库相连接，则入口管理设施（道闸）应设置在地下车库坡道下坡终点处，出口管理设施（道闸）应设置在地下车库坡道上坡起点处。



图C.0.4 《车库建筑设计规范（JGJ 100-2015）》对出入口通视要求

**附录D 路内上落客位规划设置主要规范要求**

D.0.1一般规定

1 路内上落客位的设置应处理好与机动车、非机动车和行人交通的关系，保障各类车辆和行人的通行与交通安全。

2 路内上落客位应按照道路顺行方向设置，原则上应位于车辆行驶方向右侧。

3 设置路内上落客位后，应进行交通优化设计，保障道路交通运行顺畅。

D.0.2 道路空间与运行要求

1设置路内上落客位后，道路空间障碍率应不大于35%。

2设置路内上落客位后，慢行道宽度应大于3.5米，含自行车道宽度1.5米，步行道宽度2米。

3 设置路内上落客位后，所在道路的交通状况应达到接近稳定流及以上水平，即V/C（单位时间实际车辆通行数与道路设计通行车辆数之比）≤0.9。

D.0.3 以下位置不应设置路内上落客位：

1 快速路主路、主干路主路。

2 路侧设置公交专用道的路段。

3 漫水、积水及排水不畅的路边以及危险边坡路段。

4 急弯段、道路临水、临崖侧等危险路段。

5 人行横道进入方向8米，离开方向6米范围内的路段。

6 铁路道口、急弯路、桥梁、隧道以及距离上述地点50米范围内的路段。

7 急救站、加油站、消防队（站）、公交调度场站门前以及距离上述地点30米范围内的路段。

8 纵向坡度大于4%的路段，以及纵向坡度大于6%路段的起坡点50米范围内的路段。

9 车行道上设有水管、电缆、燃气等地下设施工作井时，井盖中心半径1.5米范围内的路段。

10 人行道及绿化带设有消防栓时，消防栓中心半径15米范围内的路段。

11 距离公交中途站30米范围内的路段。

12 交叉口以及距离交叉口30米范围内的路段。

13 轨道车站、人行过街设施以及距离上述地点20米以内的路段。

14 车行道一侧已有占路障碍物，另一侧距障碍物30米以内的路段。

15 距离进出地块车流量较小的出入口两侧倒角圆曲线起算点20米范围内的路段。

16 设有护栏，且为不可拆除护栏的路段。