

# DB 5201

贵 阳 市 地 方 标 准

DB5201/T 136—2023

## 建设项目交通影响评价技术规范

Technical Specification for traffic Impact assessment of construction projects

2023 - 12 - 25 发布

2024 - 03 - 01 实施



# 目 次

前言 .....	II
1 范围 .....	1
2 规范性引用文件 .....	1
3 术语和定义 .....	1
4 基本要求 .....	2
5 建设项目分类及出行率 .....	2
6 交通影响评价启动阈值 .....	3
7 交通影响评价范围、年限、评价时段与评价日 .....	4
8 交通影响评价内容 .....	5
附录 A（资料性） 报建阶段交通影响评价报告的主要内容 .....	11
附录 B（资料性） 选址阶段交通影响评价报告的主要内容 .....	12
附录 C（资料性） 建设项目高峰小时出行率参考值 .....	14
附录 D（规范性） 停车泊位配建指标 .....	16



## 前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由贵阳市交通委员会提出并归口。

本文件起草单位：贵阳市交通委员会、同济大学建筑设计研究院（集团）有限公司、贵阳市城乡规划设计研究院、贵阳市交通发展研究中心。

本文件主要起草人：钟宇、刘甜甜、黄子芳、谢轶剑、张丹云、肖鹏、任逸帆、刘雨、刘莹莹、李俊、李德欢、张金华。



# 建设项目交通影响评价技术规范

## 1 范围

本文件规定了建设项目交通影响评价的术语和定义、基本要求、建设项目分类及出行率、交通影响评价启动阈值及交通影响评价范围、年限、评价时段与评价日，交通影响程度评价内容等。

本文件适用于建设项目交通影响的评价。

## 2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

- GB 50647-2011 城市道路交叉口规划规范
- CJJ/T 141-2010 建设项目交通影响评价技术标准
- CJJ 152-2010 城市道路交叉口设计规程
- JGJ 100-2015 车库建筑设计规范
- JGJ/T 326-2014 机械式停车库工程技术规范

## 3 术语和定义

CJJ/T 141-2010界定的以及下列术语和定义适用于本文件。

### 3.1

#### 建设项目

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。

### 3.2

#### 建设项目交通影响评价

分析和评价建设项目投入使用后，新生成交通需求对周边交通系统运行的影响，通过适当的改善措施把建设项目新生成交通需求所产生的影响消减到可接受范围内。包括选址阶段交通影响评价和报建阶段交通影响评价。

### 3.3

#### 区域交通评估

以特定区域为评价对象，开展交通承载力分析，论证区域规划用地与交通设施规模和布局的匹配关系，明确交通管控要求，提出交通改善对策和措施，作为区域交通规划、建设、管理的依据和参考。

### 3.4

#### 建设项目机动车出入口

建设项目与市政道路（含小区级开放道路）的机动车接入口。

## 4 基本要求

- 4.1 应根据建设项目所在地区的土地利用和交通系统运行状况，评价建设项目新生成交通需求对评价范围内交通系统服务水平的影响，并应根据交通影响的程度，提出对评价范围内建设项目选址、外部交通系统及建设项目报审方案的改善建议。
- 4.2 所采用的基础资料应完整、准确、有效。
- 4.3 交通影响评价报告应内容完整、结论明确。报建阶段交通影响评价报告的主要内容见附录 A，选址阶段交通影响评价报告的主要内容见附录 B。
- 4.4 建设项目内外交通设施应与周边用地统筹考虑、协调发展。
- 4.5 建设项目位于拥堵区域时，应对周边拥堵交通状况提出改善建议。

## 5 建设项目分类及出行率

- 5.1 应根据土地利用类型、建筑物使用性质、交通出行特征和出行强度，对建设项目进行分类。
- 5.2 建设项目的大类应依据土地利用类型和建筑物使用功能确定。建设项目的中类在大类基础上依据交通出行特征，结合城市用地分类标准进行划分。建设项目的大类、中类划分及代码应符合表 1 的要求。

表1 建设项目大类、中类划分及代码

大类		中类		说明
名称	代码	名称	代码	
住宅	T01	宿舍	T011	集体宿舍、集体公寓等
		保障性住房	T012	廉租房、经济适用房、保障性租赁住房等
		普通住宅	T013	普通商品房、居民楼等
		高级公寓	T014	/
		别墅	T015	/
商业	T02	专营店	T021	专卖店、小型连锁店等
		综合性商业	T022	综合型超市、百货商场、大型购物中心等
		市场	T023	批发或零售市场、农贸市场、菜市场等
服务	T03	娱乐	T031	娱乐中心、俱乐部、休闲会所、活动中心、迪厅等
		餐饮	T032	餐馆、饭店、饮食店等
		旅馆	T033	招待所、旅馆、酒店、宾馆度假中心等
		服务网点	T034	邮电、金融保险、修理等服务网点或营业网点
办公	T04	行政办公	T041	党政机关、社会团体等的办公场所
		科研与企事业办公	T042	科研院所、设计、研发中心等
		商务写字楼	T043	金融、商务办公场所
场馆与园林	T05	影剧院	T051	电影院、剧场、音乐厅等
		文化场馆	T052	图书馆、博物馆、美术馆、科技馆、纪念馆等
		会展场馆	T053	展览馆、会展中心等
		体育场馆	T054	比赛训练用体育场馆、综合性场馆、健身中心等
		园林与广场	T055	城市公园、休憩广场、游乐场、旅游景区等
医疗	T06	社区医院	T061	诊所、社区诊疗中心等小规模医院
		综合医院	T062	区、县级以上各类综合医院、急救中心等
		专科医院	T063	/
		疗养院	T064	疗养院、养老院、康复中心等

表1（续）

大类		中类		说明
名称	代码	名称	代码	
学校	T07	高等院校	T071	大专及以上学历
		中专及成教学校	T072	中专、职高、特殊学校及各类成人与业余学校
		中学	T073	高中、初中
		幼儿园和小学	T074	小学、幼儿园、托儿所
交通	T08	客运场站	T081	交通客运站、客运枢纽等
		货运场站	T082	货运站、货运码头、物流中心、仓储设施等
		加油加气充电站	T083	/
		停车设施	T084	社会停车场（库）、公共汽（电）车停车场（库）等
工业	T09	物流、仓储	T091	/
		其他工业	T092	重工业、轻工业等
混合	T10	混合	T101	使用功能包含两种或两种以上建设项目类的建设项目，如多功能综合楼、商住楼等
其他	T11	市政	T111	非交通市政设施，如水厂、变电站等
		其他	T112	农业建筑、军事建筑等特殊建筑

5.3 建设项目出行率应取值到中类，不同区域的高峰小时出行率除参考附录 C 外，还应选取至少两个与被评价项目处于同类地段、功能类似、体量相当的建设项目进行实地调查，经调查统计获取相关出行特征数据。

5.4 建设项目可在中类的基础上划分至小类。每个小类的出行率应在分析汇总不少于两个调查样本数据的基础上确定。出行率应根据交通发展动态调整。中类的出行率修正参照附录 C。

## 6 交通影响评价启动阈值

6.1 应根据交通系统的运行状况，建设项目的分类、规模和区位进行确定。

6.2 建设项目的规模或指标达到或超过规定的交通影响评价启动阈值时，应进行交通影响评价。

6.3 建设项目报建阶段交通影响评价启动阈值应符合下列要求：

- a) 住宅、商业、服务、办公类建设项目交通影响评价启动阈值的取值范围应符合表 2 的要求；
- b) 场馆与园林和医疗类建设项目的启动阈值应为配建机动车停车位 100 个及以上；
- c) 除 a)、b) 外，符合下列条件之一的建设项目，应在报建阶段进行交通影响评价：
  - 1) 单独报建的学校类建设项目；
  - 2) 交通生成量大的交通类建设项目，包括轨道交通、快速公交系统、交通枢纽等；
  - 3) 混合类的建设项目，总建筑面积或指标达到项目所含建设项目分类中任一类的启动阈值；
  - 4) 需要在城市主干道设置机动车出入口的建设项目；
  - 5) 主管部门认为应进行交通影响评价的工业类和其他类建设项目。

6.4 符合下列条件之一的建设项目，应在选址阶段进行交通影响评价：

- a) 建设项目规模达到报建阶段启动阈值的 5 倍及以上；
- b) 重要的交通类项目，如大型加油加气充电站、客货运场站等；
- c) 用地面积大于 30 hm<sup>2</sup>的建设项目（不含场馆和园林类建设项目）；
- d) 工业类中的物流、仓储建设项目；

e) 其他需要在选址阶段进行交通影响评价的建设项目。

表2 住宅、商业、服务、办公类建设项目交通影响评价启动阈值

区位	建筑面积 万m <sup>2</sup>	
	商业、服务、办公类	住宅类
一类地区：老城区+经开核心区（中环路东段~中环路北段~中环路西段~西二环~南二环~孟关大道围合区域）及观山湖核心区（北京西路~环城高速~金朱路~西二环围合区域）	≥1	≥3
二类地区：环城高速以内除一类地区	≥2	≥5
三类地区：除一类地区、二类地区以外的区域	≥5	≥10

注：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。

6.5 符合下列条件之一的区域，应开展区域交通评估：

- a) 集中成片开发区域；
- b) 城市重点发展区域；
- c) 控规发生重大调整区域以及新编控规并且以新建为主的区域；
- d) 其他主管部门认为应当开展区域交通评估的区域。

## 7 交通影响评价范围、年限、评价时段与评价日

### 7.1 交通影响评价范围

7.1.1 应根据建设项目新生成的交通需求的影响程度以及评价年建设项目周边交通系统的运行状况确定。建设项目交通影响评价最小评价范围参照表3划定。对于启动阈值不以建筑规模来度量的其他项目，最小评价范围可参照表3中 $R < 5$ 的要求。对于交通类建设项目和其他主管部门认为需要进行交通影响评价的建设项目，最小评价范围参照表3中 $R \geq 5$ 的要求。

表3 建设项目交通影响评价最小评价范围

建设项目规模指标与启动阈值之比 (R)	交通影响评价范围
$R < 5$	建设项目邻近的城市次干路（若为项目边界则顺移至下一条）或主干路、快速路、地面铁路干线等天然屏障围合的范围。
$R \geq 5$	建设项目邻近的城市主干路（若为项目边界则顺移至下一条）或快速路、地面铁路干线等天然屏障围合的范围。

7.1.2 建设项目选址阶段交通影响评价参照表3的要求，并根据建设项目的实际情况和周边交通状况，适当扩大评价范围。

7.1.3 位于交通复杂地区或交通影响比较大的建设项目，应根据建设项目的具体情况和周边交通状况，适当扩大评价范围。

### 7.2 交通影响评价年限

7.2.1 应根据建设项目的交通影响程度确定。有明确启动阈值的建设项目评价年限应符合表4的要求，无明确启动阈值的建设项目评价年限应为正常使用初年和正常使用第五年。

表4 建设项目交通影响评价年限值

建设项目规模指标与启动阈值之比 (R)	交通影响评价年限
$R < 5$	正常使用初年
$R \geq 5$	正常使用初年和正常使用第五年
注：当建设项目正常使用第五年超出了正在执行的当地国土空间总体规划目标年限时，宜用总体规划目标年限作为交通影响评价年限。	

7.2.2 建设项目选址阶段交通影响评价，评价年限应为建设项目正常使用初年及当地国土空间总体规划的目标年限。

7.2.3 分期开发的建设项目，项目整体的评价年限除应符合表4的要求外，还应评价各分期投入的正常使用初年。

### 7.3 交通影响评价时段与评价日

7.3.1 交通影响评价时段的选择应符合下列要求：

- a) 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，为建设项目新生成交通需求高峰时段；
- b) 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不重合时，为建设项目新生成交通需求高峰时段与背景交通高峰时段。

7.3.2 交通影响评价日的选择应符合下列要求：

- a) 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，选择对交通系统影响最不利日作为交通影响评价日；
- b) 当难以判断时，应对工作日和非工作日分别进行评价。

## 8 交通影响评价内容

### 8.1 交通需求分析

8.1.1 应与评价范围内各类国土空间规划以及对应层面交通专项规划的交通需求相衔接。

8.1.2 交通需求预测应分别计算评价年限建设项目新生成的交通量和评价范围内的背景交通量，并进行叠加分析。

8.1.3 评价年评价范围内过境和现状已建成项目的交通量，可采用类比法、趋势分析法、回归分析法和四阶段交通预测法等进行预测。被评价建设项目和其他新建项目所产生的交通量应采用四阶段交通需求预测法进行交通生成量的预测。

8.1.4 预测建设项目和评价范围内的新建项目交通生成量过程中采用的出行特征参数，应参照类似项目调查结果。类似项目应至少选取 2 个，且与被评价项目处于同类地段，功能类似、体量相当。

8.1.5 综合开发项目应综合分析同一项目不同使用功能之间的内部交通出行对交通需求的影响。

### 8.2 道路交通影响程度评价

8.2.1 应以建设项目新生成交通加入前后，道路上机动车服务水平变化，作为机动车交通显著影响的判定标准。

8.2.2 当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要求之一时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响：

- a) 信号交叉口和环形交叉口机动车交通显著影响判定标准应符合表 5 的要求；

b) 除无信号环形交叉口以外，无信号交叉口机动车交通显著影响判定标准应符合表 6 的要求。

表5 信号交叉口和环形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

表6 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
背景交通服务水平为三级的无信号交叉口，宜进行交叉口优化设计，经优化后重新按照交叉口交通显著影响判定标准进行判定。	

c) 评价范围内长路段、机动车交织区、匝道机动车交通显著影响判定标准应符合表 7 的要求。

表7 长路段、机动车交织区、匝道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

### 8.3 公共交通影响程度评价

8.3.1 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。

8.3.2 步行范围应根据实际情况在 200 m~500 m 之间取值，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，城市外围区宜取步行范围的上限。

8.3.3 商业区或文体中心等主要客流集散点附近宜设置公交首末站。长途客运站、火车站主要出入口 100 m 内应设置公交首末站。0.7~3 万人的居住小区宜设置首末站，3 万人以上的居住区应设置首末站。公交首末站用地面积不宜小于 1000 m<sup>2</sup>。

8.3.4 轨道交通站点周边的建设项目，应通过慢行系统的完善和公交系统的调整，加强与轨道交通站点的接驳衔接。

8.3.5 公共交通线路剩余载客容量应按公式（1）计算。

$$P_r = \sum_i [(S_i - O_i) \times 60 / f_i \times C_i] \dots\dots\dots (1)$$

式中：

$P_r$ ——公共交通线路剩余载客容量；

$S_i$ ——线路*i*为可接受服务水平下的载客率，单位为百分数（%），取额定载客量70%；

$f_i$ ——线路*i*评价时段发车间隔，单位为分钟（min）；

$C_i$ ——线路*i*单车载客量，单位为人；

$O_i$ ——线路*i*在项目最近公共交通站点的评价时段载客率，单位为百分数（%）。

## 8.4 静态交通影响程度评价

8.4.1 建设项目配建停车位应遵守就地平衡原则。当建设项目配建的停车位（包括特殊车位）不满足建设项目停车配建指标见附录D，建设项目新生成停车需求超过其配建停车设施能力时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

8.4.2 建设项目配建的机动车停车库（场）出入口，应符合下列要求：

- a) 应结合内部道路设置，并满足内部交通组织需要，不宜在城市道路上设置。确因条件限制，经论证可行后，可在城市道路上开口的，起坡点距离城市道路红线不应小于10m，并对道路开口进行渠化拓宽；
- b) 出口、入口分开设置时，若出入口设于机动车单向行驶道路，宜沿行车方向先设置入口、后设置出口。若出入口设于双向行驶道路，应避免进、出车流交叉，以车辆右转进出停车库（场）为基本原则。若出入口应设于交叉口范围内，出口应设于交叉口出口道；
- c) 入口门禁系统距离小区内部道路不宜小于10m，距离市政道路红线不宜小于20m。出口门禁系统应设在平坡段或缓坡段（坡度小于或等于3%）；
- d) 多层机动车库可考虑利用高差在不同标高设置出入口，分散布局。机动车停车库（场）出入口和车道数量应满足表8的要求；

表8 机动车库出入口和车道数量

出入口或车道	数量 个						
	小型		中型		大型		特大型
	<25位	25~50位	51~100位	101~300位	301~500位	501~1000位	>1000位
机动车出入口	≥1		≥1	≥2	≥2		≥3
非居住建筑出入口车道	≥1	≥2	≥2		≥3	≥4	≥5
居住建筑出入口车道	≥1	≥2	≥2		≥2		≥3

特大型车库在满足表中的规定外，还应进行出入口服务水平评价，综合确定地下车库出入口及车道数量。  
区域或相邻地块地下车库连通，或设置有地下公共通道的，应统筹考虑地下车库出入口数量，并进行交通服务水平评价，综合确定地下车库出入口数量。

e) 出入口宽度双向行驶时不应小于7m，单向行驶时不应小于4m。出入口的转弯半径不宜小于5m；

f) 坡道最大纵向坡度应符合表9的要求；

g) 机动车停车库（场）有两个以上出入口时，出入口之间的最小间距应不小于20m。

表9 坡道的最大纵向坡度

车型	坡度	
	直线纵坡	曲线纵坡
微型车、小型车	15.0%	12.0%
轻型车	13.3%	10.0%
中型车	12.0%	10.0%
大型客车、大型货车	10.0%	8.0%

车型划分按照 JGJ 100-2015 的要求。

8.4.3 建设项目配建的机动车停车库（场）内部交通设计，应符合下列要求：

- a) 单向行驶的机动车道宽度不应小于 4 m，双向行驶的小型车道宽度不应小于 6 m，双向行驶的中型车及以上车道宽度不应小于 7 m；
- b) 内部通道的最小转弯半径（内径）不应小于表 10 的要求。供小型车通行的主通道转弯半径不宜小于 5 m；

表10 最小转弯半径（内径）

车辆类型	最小转弯半径（内径）
大型车	10 m
中型车	7 m
轻型车	5 m
微型、小型车	3 m

主要通道转弯半径（内径）的测量和计算按照 JGJ 100-2015 的要求。

- c) 机械式机动车库的设计应满足 JGJ/T 326-2014 的要求。机械式停车位区域车行通道宽度的最小尺寸应根据车型倒车入库的需求计算，并不应小于 5.8 m。

## 8.5 慢行交通影响程度评价

### 8.5.1 非机动车交通

8.5.1.1 当建设项目新生成交通需求导致评价范围内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。

8.5.1.2 当建设项目新生成非机动车停车需求超过其配建停车设施能力时，应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

8.5.1.3 公共建筑吸引的非机动车停车库（场）应在主体建筑用地范围内设置，宜设在主体建筑人流出入口旁，建筑后退红线部分的硬地或沿内部道路人行道外停放，不应占用市政道路。

8.5.1.4 内部工作人员的非机动车停车库（场）宜与外来非机动车停车库（场）分开设置。

### 8.5.2 步行交通

8.5.2.1 当建设项目新生成交通需求导致评价范围内步行交通设施需要改、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。

8.5.2.2 各类建筑宜单独设置步行出入口，结合周边公交站点、地铁站、大型商业等人流集聚点设置。项目步行出入口宜结合周边地形设置楼梯、坡道等垂直交通，便捷对外步行联系，并加强标识引导。

8.5.2.3 人流量较大的停车库（场）内部宜结合人流分布设置人行通道，保障人行安全。

8.5.2.4 当建设项目新生成的步行需求与背景步行需求合并后，达到下列要求之一时，可考虑设置立体过街设施：

- a) 医院、学校、商圈等大型公共建筑周边宜设置；
- b) 项目周边城市快速路有步行过街需求时应设置；
- c) 人流跨越铁路、轨道应设置。

## 8.6 平面布局评价

8.6.1 建设项目机动车出入口设置充分考虑所接入的城市道路等级，应符合以下要求：

- a) 优先选择设置在较低等级的城市道路上，严禁设置在快速路上，不宜设置在主干路上。建设项目位于城市主干路与次干路、支路相交的位置旁，机动车出入口不应设置在主干路上。建设项目位于次干路和支路相交的位置旁，机动车出入口不宜设置在次干路上；
- b) 受地形、地貌、已建项目、交通基础设施等因素影响较大的特殊项目，设置出入口较为困难时，应进行专题论证。

8.6.2 建设项目机动车出入口设置应避免影响城市道路交叉口的正常运行，不应在交叉口进出口道展宽段和展宽渐变段范围内设置机动车出入口，机动车出入口设置位置应符合表 11 的要求。

表11 机动车出入口设置位置

机动车出入口所在道路等级	出入口距上游交叉口距离	出入口距下游交叉口距离
主干路	$\geq 50$ m	$\geq 70$ m
次干路	$\geq 30$ m	$\geq 50$ m
支路	距离主干路相交的交叉口 $\geq 50$ m 距离次干路相交的交叉口 $\geq 30$ m 距离支路相交的交叉口 $\geq 20$ m	
注：条件不允许的建设项目出入口设置在建设项目最远端。		

8.6.3 建设项目机动车出入口距地铁出入口、人行横道线、步行过街天桥、步行地道不宜小于 30 m。当桥梁、隧道坡度大于或等于 3%时，距桥梁、隧道起坡点、匝道出入口等，不宜小于 50 m。距公交车站边缘不宜小于 15 m。

8.6.4 应控制在城市道路上设置的机动车出入口数量，不超过 3 个。若在主干路上设置有出入口的，应减少出入口总数。需要增加机动车出入口数量的特殊项目，应进行专题论证。

8.6.5 建设项目机动车出入口宜设置在坡度小于或等于 3%的城市道路路段上。建设项目机动车出入口设置在坡度大于 3%且小于 5%的城市道路路段上时，起坡点距离城市道路红线不宜小于 10 m，且应设置交通标志标识及减速管理设施。当城市道路路段坡度大于或等于 5%时，应进行专题论证。

8.6.6 建设项目在市政道路设置车行出入口应进行渠化展宽。渠化展宽及渐变段长度设置按照 GB 50647-2011、CJJ 152-2010 的规定。建设项目车行出入口渠化展宽示意图见图 1。

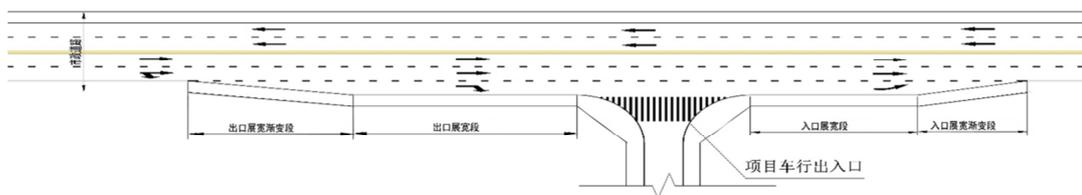


图1 建设项目车行出入口渠化展宽示意图

8.6.7 在城市道路上设置的机动车双向行驶出入口车行道宽度宜为 7 m~11 m，出入口中间设置隔离设施的，宽度可增加至 8 m~12 m。单向行驶出入口车行道宽度宜为 5 m~7 m。工业建筑等有特殊车辆进出需求的建设项目应根据实际通行的车辆类型，确定所需的出入口宽度。

8.6.8 建设项目内部交通设施，应符合下列要求：

- a) 住宅建筑应根据交通需求、功能分区设置小区道路，单向通行小区道路宽度不应小于 4 m，双向通行小区道路宽度不应小于 6 m。小区道路宜形成环路，尽量避免尽端路。尽端路超过 120 m 时，应设置回车场；
- b) 公共建筑内部的主要道路宜设置双车道，供小型车通行的宽度不应小于 6 m，转弯半径（内径）不应小于 3 m。供大型车通行的宽度不应小于 7 m，转弯半径（内径）不应小于 10 m。集散道路可采用单车道，宽度不应小于 4 m；
- c) 机动车主通道纵坡不应大于 8%。

8.6.9 中、小学和幼儿园等教育类建筑，应考虑接送学生的机动车和非机动车对城市道路交通的影响，在用地红线范围内增设接送区域与临停车位。出入口宜开设在支路上，人、车分开设置。

8.6.10 项目内部道路、地库开口及地块开口等交通设施，宜按顺时针方向进行命名或编号。

## 8.7 交通改善措施及评价

8.7.1 建设项目对评价范围内交通系统有显著影响时，应提出改善措施建议。

8.7.2 提出的交通改善措施应科学、可行，并获得主管部门认可。

8.7.3 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符合下列要求时，应判定建设项目交通影响为可接受：

- a) 机动车交通系统的评价指标低于表 5、表 6 和表 7 规定的显著影响指标，或背景交通服务水平为 F 或四级时，经过改善后的交通运行指标不降低；
- b) 建设项目出入口步行范围内的所有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，或当背景公共交通线路剩余载客总容量为负数时，改善后剩余载客总容量不降低；
- c) 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，且不会对评价范围内其它建筑的停车造成影响；
- d) 交通系统改善后能满足步行和非机动车的通行要求。

8.7.4 当无法通过可行的交通改善措施使评价范围内改善后的交通系统运行指标满足 8.2~8.6 的要求时，应判定其交通影响为不可接受。

8.7.5 交通影响不可接受的建设项目，应对其项目选址、开发规模或报建方案等提出调整建议。

## 附录 A

(资料性)

### 报建阶段交通影响评价报告的主要内容

#### A.1 概述

- A.1.1 主要内容包括项目情况概述、编制依据、评价范围与时限、工作内容和路线等。
- A.1.2 项目概述应包括项目区位与功能定位、开发规模与经营业态、项目总体布局、项目建设计划等。

#### A.2 评价范围内现状与规划情况分析

- A.2.1 现状分析主要内容包括现状土地利用情况、现状周边交通设施与管理措施、现状周边交通系统运行状况和类似项目调查情况等。
- A.2.2 规划情况分析主要内容包括规划土地利用情况、规划周边交通系统和近期建设计划等。

#### A.3 交通需求预测

- A.3.1 主要内容包括道路交通需求预测、公共交通需求预测、静态交通需求预测和慢行交通需求预测等。
- A.3.2 预测内容包括各评价年限各评价时段的背景交通量预测、项目新生成交通量预测和叠加交通量预测。

#### A.4 交通影响程度评价

- A.4.1 主要内容包括外部交通系统影响程度评价、内外衔接交通影响程度评价和内部交通系统影响程度评价。
- A.4.2 外部交通系统包括道路交通、公共交通、慢行交通等各种交通方式。
- A.4.3 内外衔接交通包括机动车出入口布局与规模、机动车出入口交通组织和机动车出入口设计等。
- A.4.4 内部交通系统包括内部交通设施设计、内部交通组织、停车场(库)设施设计、停车设施规模核算等。

#### A.5 改善措施与评价

- A.5.1 主要内容包括改善方案与评价。
- A.5.2 改善方案包括外部交通改善和内部交通改善。外部交通改善包括优化道路断面、出入口或交叉口渠化设计和信号控制,调整公共交通站点设置、线路布局和运营组织,完善慢行交通和停车系统等。内部交通改善包括优化出入口布局与交通组织,优化建设项目内部交通设施设计与停车设施规模布局等。
- A.5.3 方案评价包括但不限于方案的可行性评价、改善效果评价等。

#### A.6 结论与建议

主要内容包括评价结论、必要性措施和建议性措施等。

#### A.7 附图

包括但不限于项目区位图、交通影响评价范围图、项目总平面图、土地利用现状和规划图、交通系统现状和规划图、项目内部和外部交通组织图、项目内部和外部交通改善建议图等。

## 附录 B (资料性)

### 选址阶段交通影响评价报告的主要内容

#### B.1 概述

B.1.1 主要内容包括区域功能定位、发展目标、用地规划和建设计划情况，以及项目选址情况、编制依据、评价范围与时限、工作内容和路线等。

B.1.2 项目概况应包括项目区位与功能定位、规划设计条件、项目建设计划等。

#### B.2 现状与规划情况分析

B.2.1 现状分析主要内容包括但不限于区域现状土地利用情况、现状出行特征、现状交通设施与管理措施、现状交通系统运行状况和类似项目调查情况等。

B.2.2 规划情况分析主要内容包括但不限于区域历次用地规划、交通系统规划、重大基础设施规划和相关建设计划等。

#### B.3 交通承载力分析

B.3.1 主要内容包括交通需求预测和交通系统评价。

B.3.2 交通需求预测内容包括交通需求影响因素分析、背景交通需求预测和规划交通需求预测。

B.3.3 交通系统评价主要内容包括但不限于道路交通、公共交通、静态交通和慢行交通等方面的设施规模、布局和运行管理评价，并提出交通承载力存在的问题。

#### B.4 改善措施与评价

B.4.1 主要内容包括但不限于区域整体改善策略、规划方案优化、交通系统改善、建设时序优化与方案评价等。

B.4.2 区域整体改善策略主要内容包括从区域交通供需平衡的角度，根据承载力分析结果，综合提出规划方案优化、交通系统改善和建设时序优化等方面的改善策略。

B.4.3 规划方案优化包括对交通设施与用地开发规模、开发强度、布局选址等进行多组合方案分析与综合平衡，提出规划方案优化建议。

B.4.4 交通系统改善包括外部与内部交通系统改善。外部交通系统改善措施包括道路网络完善、道路断面改造、出入口或交叉口渠化和信号控制改善、公交站点完善、公交线路调整、公交运营组织优化、慢行和停车设施改善等。内部交通系统改善包括出入口布局、停车配建规模、一体化开发、公共通道、交通组织及其他规划设计条件的预控。

B.4.5 建设时序优化主要内容包括结合用地开发计划或近期实施方案，对开发地块的交通需求和交通条件进行分析，提出相匹配的交通设施建设时序要求。

B.4.6 方案评价包括但不限于改善措施的实施效果、方案可行性等。

#### B.5 结论与建议

B.5.1 主要内容包括评估结论、必要性措施、建议性措施和实施保障等。

B.5.2 实施保障包括方案实施时序、方案实施主体和实施路径等。

## B.6 附图

包括但不限于项目区位图、交通评估范围图、土地利用现状和规划图、交通系统现状和规划图、外部交通组织图、外部交通优化建议图、建设项目车行出入口建议图等。



附 录 C  
(资料性)

建设项目高峰小时出行率参考值

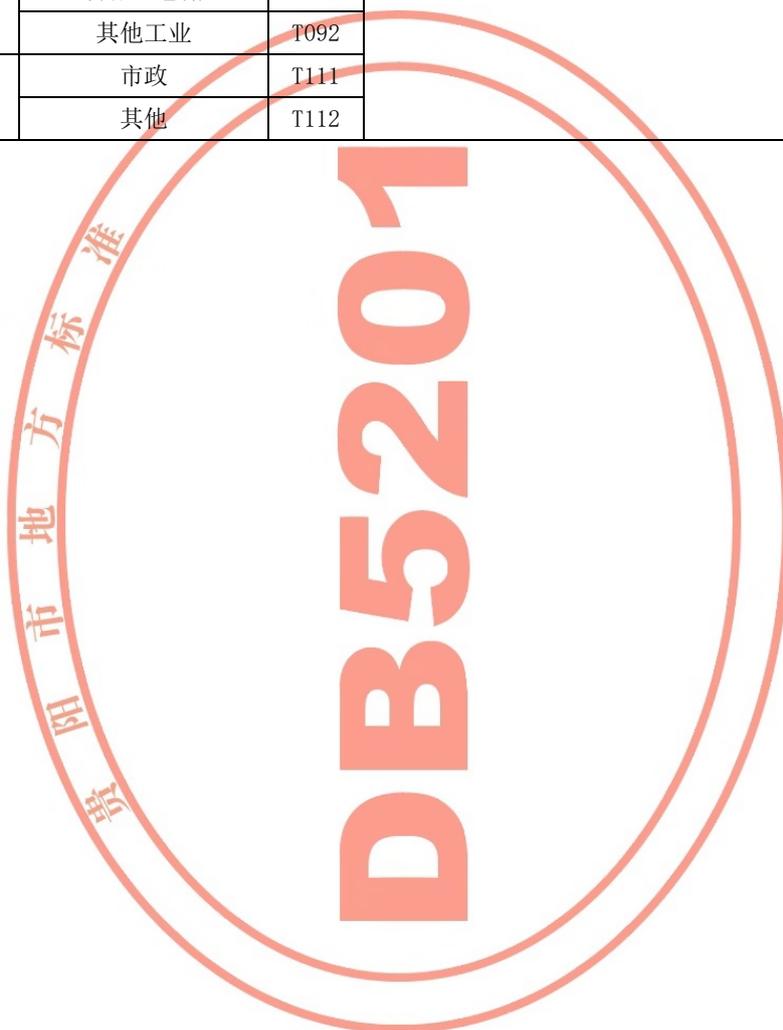
建设项目高峰小时出行率参考值见表C.1。

表C.1 建设项目高峰小时出行率参考值

大类		中类		出行率单位	高峰小时出行率参考值		
名称	代码	名称	代码		一类地区	二类地区	三类地区
住宅	T01	宿舍	T011	人次/百平方建筑面积	6~10	5~9	4~8
		保障性住房	T012	人次/户	2.4~3.0	2.3~2.9	2.2~2.8
		普通住宅	T013		1.8~2.4	1.7~2.3	1.6~2.2
		高级公寓	T014		1.2~1.6	1.2~1.6	1.0~1.4
		别墅	T015		1.8~2.4	1.7~2.3	1.6~2.0
商业	T02	专营店	T021	人次/百平方建筑面积	14~16	12~14	10~14
		综合性商业	T022		12~20	10~18	8~15
		市场	T023		10~15	9~12	8~10
服务	T03	娱乐	T031	人次/百平方建筑面积	4.5~7	4~6	3~5
		餐饮	T032		4~7	3~5.5	2.5~4.5
		旅馆	T033		1.5~2	1.2~1.8	1.0~1.5
		服务网点	T034		10~12	9~11	8~10
办公	T04	行政办公	T041	人次/百平方建筑面积	2.5~3.5	2~3	1.5~2.5
		科研与企事业办公	T042		4~5	3~4	2~3
		商务写字楼	T043		2~3.5	2~3.5	1~2.5
场馆与园林	T05	影剧院	T051	人次/座次	1.0~1.2	0.8~1.0	0.7~0.9
		文化场馆	T052	人次/百平方建筑面积	2.5~3.0	2.0~2.5	1.5~2.0
		会展场馆	T053		2.5~3.0	2.0~2.5	1.5~2.0
		体育场馆	T054	人次/座次	0.5~0.7	0.4~0.6	0.3~0.5
		园林与广场	T055	人次/百平方用地面积	1.0~1.2	0.9~1.1	0.8~1.0
医疗	T06	社区医院	T061	人次/百平方建筑面积	3.0~3.5	2.5~3	2~2.5
		综合医院	T062		8~10	7~9	6~8
		专科医院	T063		6~8	5.5~7	5~7
		疗养院	T064	人次/床位	1.4~2	1.6~2.2	1.8~2.4
学校	T07	高等院校	T071	人次/百平方建筑面积	0.7~1.2	0.8~1.0	1.0~1.5
		中专及成教学校	T072		3~4	3.5~4.5	4~5
		中学	T073		8~10	7~9	6~8
		幼儿园和小学	T074		14~18	12~16	10~14

表 C.1 (续)

大类		中类		出行率单位	高峰小时出行率参考值		
名称	代码	名称	代码		一类地区	二类地区	三类地区
交通	T08	客运场站	T081	依据调查数据或相关专项指标			
		货运场站	T082				
		加油站	T083				
		停车设施	T084				
工业	T09	物流、仓储	T091				
		其他工业	T092				
其他	T11	市政	T111				
		其他	T112				



附 录 D  
(规范性)  
停车泊位配建指标

## D.1 小汽车停车泊位

建设项目小汽车停车泊位配建指标表见表D.1。

表 D.1 建设项目小汽车停车泊位配建指标表

序号	建筑类型		基本单位	配建指标		
1	住宅	低层商品房住宅	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	2		
		多层及以上商品房住宅	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	1		
		经济适用房住宅	停车位/户	0.6		
		回迁安置房住宅	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	1		
		公租房、保障性租赁住房	停车位/户	0.4		
		廉租房	停车位/户	0.2		
2	办公	办公	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.7		
		物管、社区用房及配套办公楼		0.7		
3	商业	综合零售、餐饮、娱乐	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.7		
		专业市场、批发市场		0.5		
		配套商业		0.3		
		中高档宾馆、旅馆、酒店	停车位/客房	0.5		
4	文化设施类	影剧院、音乐厅、电影院	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	2		
		会议中心		3		
		博物馆、图书馆、展览馆		1		
5	体育设施		停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	2		
6	公园、广场综合类	休闲娱乐性	停车位/100 m <sup>2</sup> 占地面积	0.2		
		自然景观性	停车位/100 m <sup>2</sup> 占地面积	0.01		
7	医院	综合医院、专科医院、独立门诊	各类建筑(不含住院楼)	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	1.5	
			住院楼	停车位/床位	0.8	
		疗养院		停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.5	
8	学校	教工		停车位/100 名教工	30	
		高校、中等专业学生		停车位/100 名学生	1	
		高中学生			10	
		非寄宿	初中、小学学生		8	
			幼儿园学生		4	
		寄宿	初中、小学学生		10	
幼儿园学生			8			

表 D.1 (续)

序号	建筑类型		基本单位	配建指标
9	交通 枢纽	长途汽车客运站	停车位/年平均日每千位旅客	4
		火车站	停车位/年平均日每千位旅客	5
		客运机场	停车位/年平均日每千位旅客	6
10	工业类	工业厂房	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.2
		仓储	停车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.1
<p>居住区室外地面停车泊位一般不超过总泊位数的 10%。住宅项目按照住宅需求总车位数 3%~5%设置来访公共停车位。地铁站点 500 m 内的商业、办公类建筑，最低可按照停车位配建指标的 70%配置停车位。</p> <p>注：所列配建指标均为建筑物配建停车位的最低指标。</p> <p>注：车位以小汽车停车位为标准单位，非标准停车位可按停车位面积折算为标准单位计入配建停车位。</p> <p>注：未列建筑类型，参照相近建筑类型配建停车位指标。</p>				

## D.2 特殊停车位

建设项目特殊停车位配建指标表见表 D.2。

表 D.2 建设项目特殊停车位配建指标表

停车位类型	建筑物类型	配建指标
装卸货车 停车位	宾馆、办公类	每 5000 m <sup>2</sup> 建筑面积设置 1 个装卸货车停车位。
	商业类	每 5000 m <sup>2</sup> 建筑面积设置 1 个；超过 3 个时，每增加 10000 m <sup>2</sup> ，增设 1 个；超过 6 个时，每增加 15000 m <sup>2</sup> ，增设 1 个。批发交易市场按每 30 个摊位设置 1 个装卸车位。
	工业类	工业厂房区每 3000 m <sup>2</sup> 建筑面积设置 1 个装卸车位，最低不得少于每幢厂房或每单元（排屋式厂房）设置 1 个装卸车位。
出租车 停车位	住宅类	住宅区入口处应按每 100 户设置 2 个出租车位。
	宾馆类	每 100 个客房设置 1 个。
	办公类	每 10000 m <sup>2</sup> 建筑面积设置 1 个。
	商业类	每 3000 m <sup>2</sup> 建筑面积设置 1 个。
	餐饮、娱乐类	每 3000 m <sup>2</sup> 建筑面积设置 1 个。
	文化设施类	每 300 个座位设置 1 个出租车位。
	体育设施类	每 1000 个座位设置 1 个出租车位。
	学校	每 500 名学生设置 1 个出租车停车位。
	医院	每 5000 m <sup>2</sup> 建筑面积设置 1 个。
大巴车 停车位	交通枢纽	每 400 名设计旅客容量设置 1 个出租车停车位。
	宾馆类	每 120 个客房至少设置 1 个单层旅游巴士路边停车位。
	游览类	每 10000 m <sup>2</sup> 游览面积设置 1 个。
救护车 停车位	学校	1000 个师生以下的学校至少设置 2 个学校大客车车位，1000 个师生以上的学校至少设置 3 个学校大客车车位，大专院校至少设置 3 个。
	医院	每 100 个床位设置 1 个救护车停车位。

表 D.2 (续)

停车位类型	建筑物类型	配建指标
充电桩 停车位	新建住宅配建停车位应 100%建设充电设施或预留建设安装条件，大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于 10%。	
注：其他特殊停车需求由交通影响评价报告根据需求研究确定。		



