

# 淮安市交通影响评价编制指南

淮安市自然资源和规划局  
2022年7月

## **第一章 总则**

### **第一条 【目的和依据】**

为促进本市土地利用和交通系统的协调发展，规范本市建设项目交通影响评价（以下简称“交评”）编制，服务淮安市城乡管理决策，根据《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》《建设项目交通影响评价技术标准》（CJJ/T 141-2010）《省住房城乡建设厅、公安厅关于加强城市规划交通影响评价工作的通知》（苏建规〔2012〕587号）等相关规定，结合淮安市实际情况，制定本指南。

### **第二条 【适用范围】**

本指南适用于淮安市市区范围内的交通影响评价，涟水县、盱眙县、金湖县可参照执行。

### **第三条 【阶段划分】**

本指南适用建设项目选址（规划条件）阶段交通影响评价（简称“选址（规划条件）阶段交评”）和项目建设工程方案设计阶段交通影响评价（简称为“方案设计阶段交评”）。

### **第四条 【研究内容】**

选址（规划条件）阶段交通影响评价：从土地利用与交通供给的协调角度论证建设项目选址的可行性，提出建设项目开发强度、业态结构、周边路网、出入口数量及位置、公

共交通设施、建筑停车配建泊位标准等技术指标的建议。

方案设计阶段交通影响评价：对建设项目平面布局、出入口设置、交通组织、建筑停车配建泊位数量、公共交通系统容量等内容进行评价，提出建设项目周边及内部交通设施与内部道路交通组织的优化调整措施。

## 第五条 【编制时间】

选址（规划条件）阶段交通影响评价在项目选址、确定地块规划条件之前开展，并纳入建设项目规划条件；方案设计阶段交通影响评价与项目建设工程设计方案同步开展。

## 第二章 技术内容

### 第六条 【交通影响评价分区划定】

将市区范围划分为三类交通分区，便于实施区域差别化管理，发挥交通调控与引导作用。

表 1 交通影响评价分区一览表

一类区	<ul style="list-style-type: none"><li>● 淮安古城：楚州大道以西，涧河以北，里运河、城西北路以东，翔宇大道以南所围合的区域</li><li>● 洪泽老城：砚临河以西，浔河路以北，苏北灌溉总渠以东，洞庭湖路以南所围合的区域</li><li>● 主城-淮阴核心区：银川路、南昌路、天津路以西，大运河、深圳路以北，北京路以东，淮河路、古淮河以南所围合的区域</li><li>● 生态文旅区：承恩大道以西，枚皋路以北，翔宇大道以东，宁连路以南所围合的区域</li><li>● 高铁商务区：京沪高速以西，广州路以北，城东路以东，徐杨路以南所围合的区域</li></ul>
二类区	<ul style="list-style-type: none"><li>● 东至铁云路，南至淮河入海水道和大运河，西至西安路，北至新长铁路所围合的区域除一类区外的其他地区</li></ul>
三类区	<ul style="list-style-type: none"><li>● 淮安市市区范围内除一类区、二类区外的其他地区</li></ul>

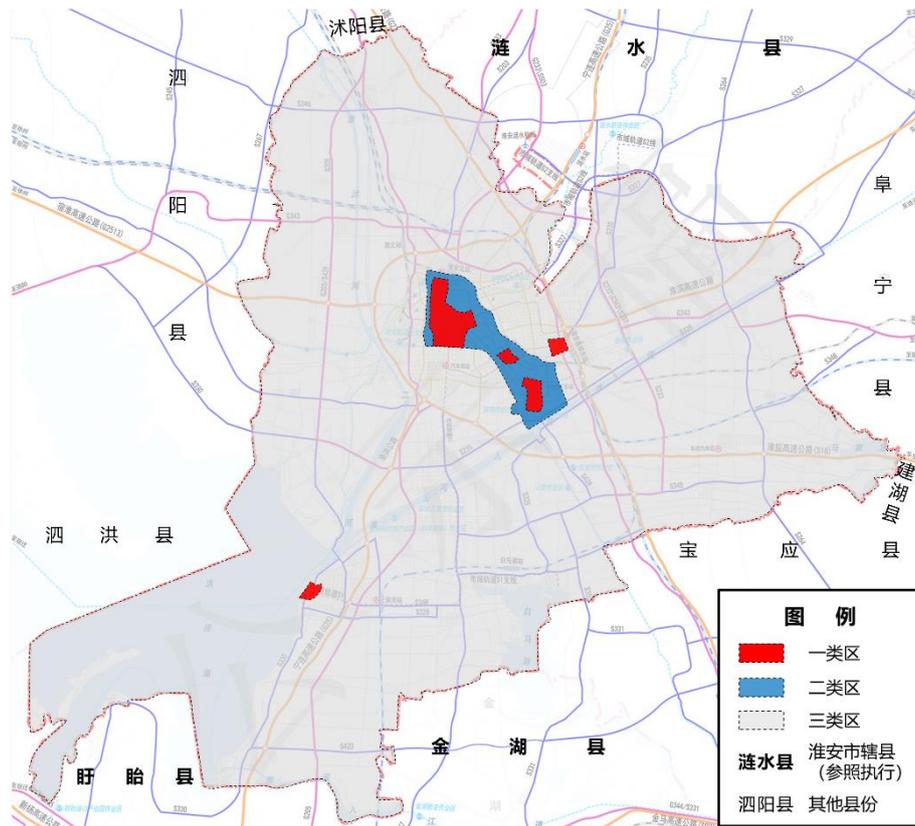


图 1 淮安市市区范围内分区示意图

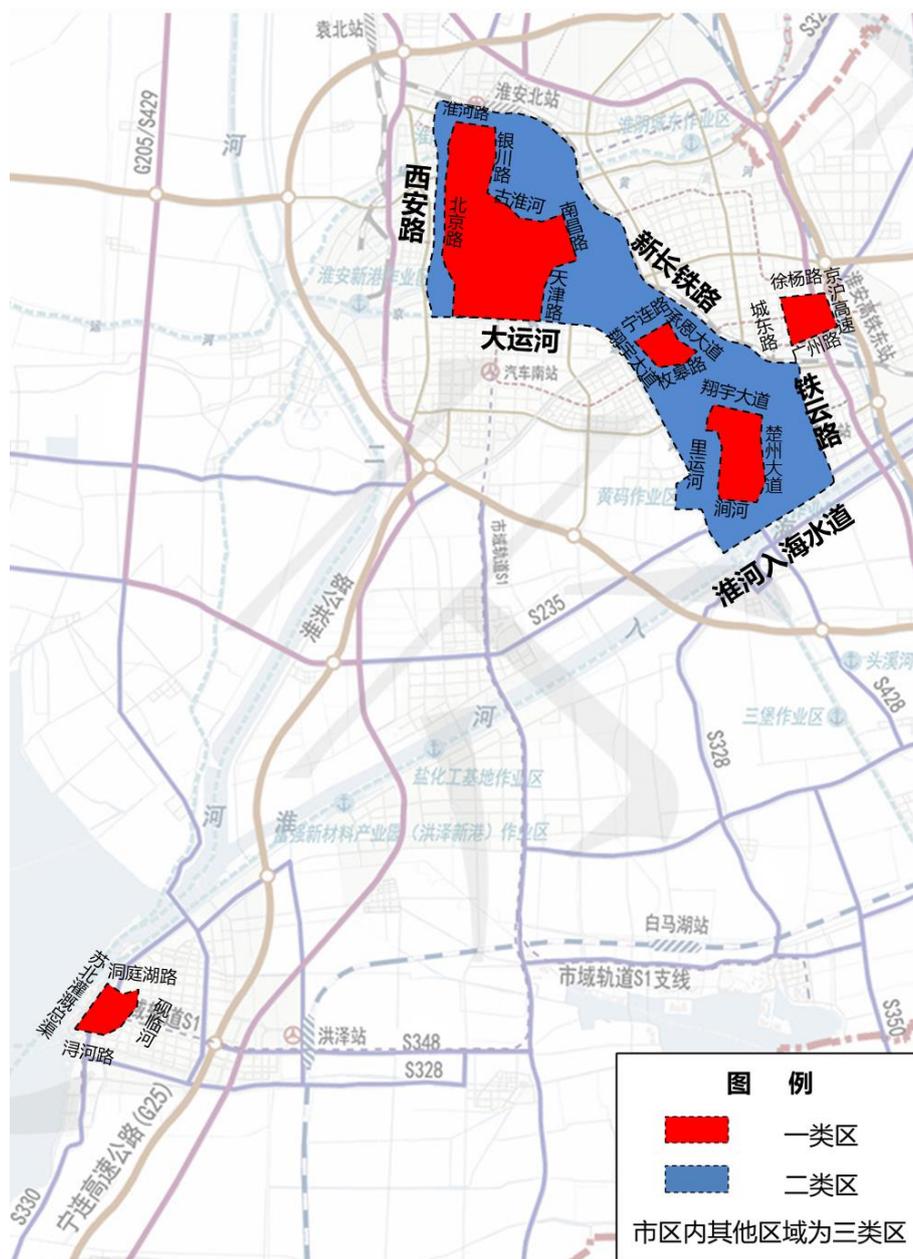


图 2 一类区、二类区边界示意图

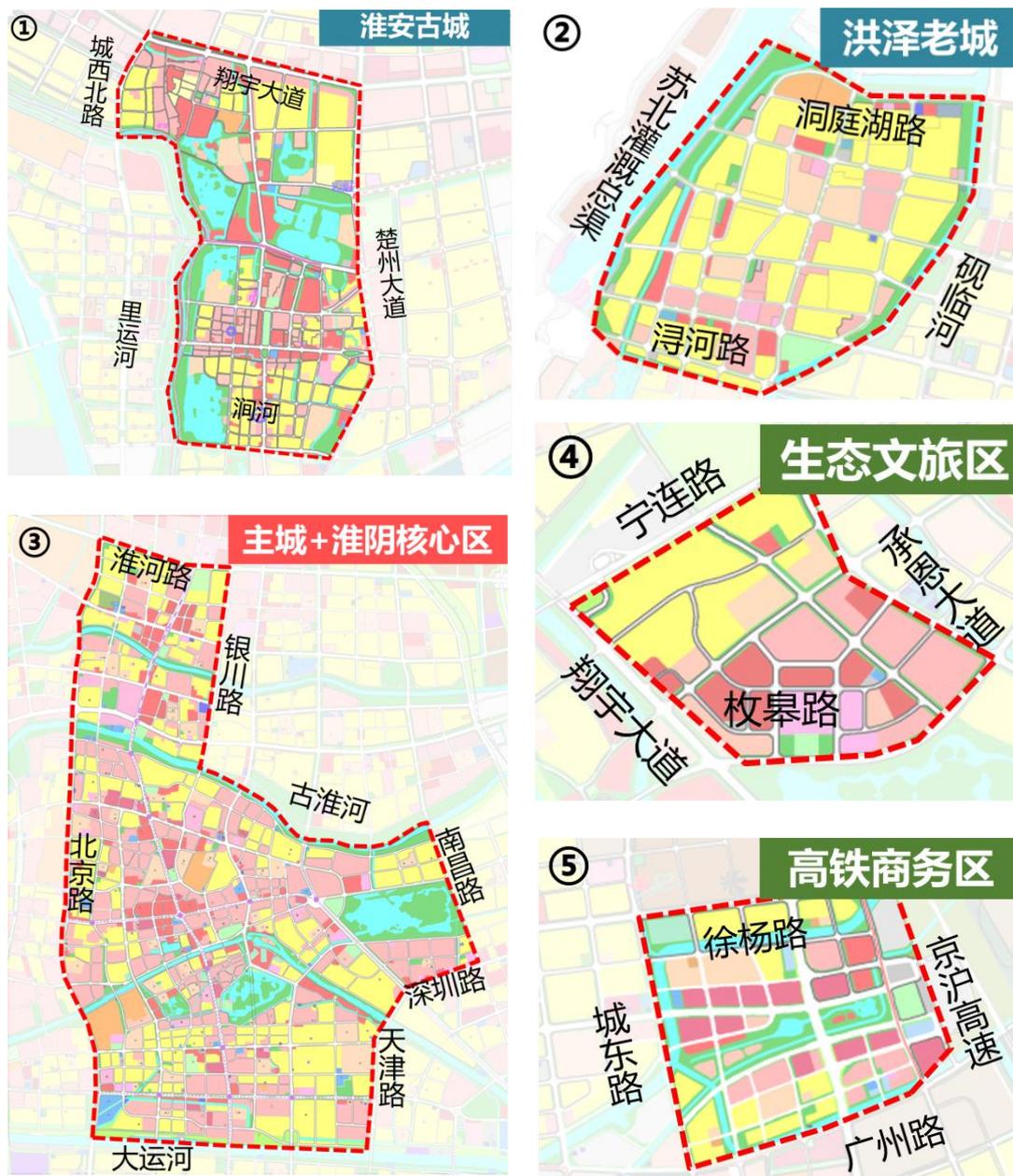


图 3 一类区范围详图

**第七条 【选址（规划条件）阶段交通影响评价启动条件】**

当符合下列条件之一需进行选址（规划条件）阶段交通影响评价：

- 1、 详细规划阶段地块调整（如用地性质、地块容积率增加）导致交通特性产生重大变化的地块；
- 2、 建设项目规模达到方案设计阶段启动阈值的 3 倍及

以上；

- 3、重要的交通类项目；
- 4、主管部门认为对交通系统有较大的影响且需要在选址（规划条件）阶段进行交通影响评价的建设项目。

### 第八条 【方案设计阶段交通影响评价启动条件】

当符合下列条件之一需进行方案设计阶段交通影响评价：

表 2 各类建设项目方案设计阶段交通影响评价启动条件

类型	指标单位	启动阈值		
		一类区	二类区	三类区
住宅类 (T01)	建筑面积 万平方米	≥4	≥6	≥10
商业类 (T02)	建筑面积 万平方米	≥1	≥2	≥4
服务类 (T03)	建筑面积 万平方米	≥1	≥2	≥4
办公类 (T04)	建筑面积 万平方米	≥2	≥5	≥6
场馆与 园林类 (T05)	停车泊位 (个)	≥100		
医疗类 (T06)	/	所有二级及以上医院的新建、改建和扩建项目		
学校类 (T07)	/	所有学校		
交通类 (T08)	/	交通客运站、客运枢纽等项目		
工业类 (T09)	/	用地规模超过 20 公顷的所有工业、10 公顷的所有仓储项目		
混合类 (T10)	/	总建筑面积（机动车位、用地面积）≥所含建设项目分类中的任何一类的启动阈值		
其他类 (T11)	/	快速路出入口周边新建、改扩建项目		
	/	管理部门认为需要进行交通影响评价的其他项目		

注：① 建设项目的建筑面积计算方法：当有建筑设计方案时，按设计方案中的计容总建筑面积计算；当无建设设计方案时，按规划计容建筑面积计算，规划计容建筑面积=地块用地面积×规划容积率。

② 凡达到以上要求的项目建设工程方案设计阶段均需开展交通影响评价。

- ③对于交通枢纽类应当结合项目总平面布局图设计以及专项规划开展工作。
- ④对于工业园区、仓储物流园区原则上应进行区域性交通影响评价；已开展过区域性交通影响评价的工业与物流园区，单独地块对原规划无重大改变或调整的，无需再进行单独地块的交通影响评价。
- ⑤对于已进行过选址阶段（规划条件）阶段交通影响评价的建设项目，在地块出让后对规划无重大调整的，无需再进行方案设计阶段交通影响评价。

## 第九条 【评价范围】

交通影响评价的最小评价范围应符合下列规定：

- 1、有明确定量启动阈值的项目，其评价范围应按下表划定：

表 3 有明确定量启动阈值项目交通影响评价评价范围

R 值	等级	交通影响评价范围边界
$R < 2$	一般性	建设项目临近的城市次干路及以上道路（若为项目边界则顺移至下一条）、京杭运河、古淮河、里运河以及其他五级及以上航道及地面干线铁路等天然屏障合围的范围，且最小评价范围大于等于 1 平方千米
$2 \leq R < 3$	大型项目	建设项目临近的城市主干路（若为项目边界则顺移至下一条）或快速路、京杭运河、古淮河、里运河以及其他五级及以上航道及地面干线铁路等天然屏障合围的范围，且最小评价范围大于等于 2 平方千米
$R \geq 3$	重大项目	建设项目临近的第二条城市主干路（若为项目边界则顺移至下一条）或快速路、京杭运河、古淮河、里运河以及其他五级及以上航道及地面干线铁路等天然屏障合围的范围，且最小评价范围大于等于 4 平方千米

注：R 值为建设项目规模指标与启动阈值之比。

- 2、启动阈值不以规模度量的其他必做项目，其评价范围应按下表划定：

表 4 无明确定量启动阈值项目交通影响评价评价范围

类型	交通影响评价范围边界
幼儿园	参照 $R < 2$ 执行
小学	参照 $2 \leq R < 3$ 执行
学校（除幼儿园、小学）、医疗、交通、工业、其他类	参照 $R \geq 3$ 执行
政府主管部门认定的重大项目	参照 $R \geq 3$ 执行，并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

类型	交通影响评价范围边界
特殊片区范围调整	1、城市中心区、历史文化保护区、风景名胜区、快速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、当交通影响评价范围附近存在明显的交通瓶颈时，也应适当扩大评价范围，把交通瓶颈纳入影响评价范围。

## 第十条 【评价年限】

选址（规划条件）阶段和方案设计阶段进行的交评项目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 5 规定。

2、启动阈值不以规模度量的其他必做项目，其评价近期年限为正常使用初年，远期年限为正常使用第 5 年，其中由政府管理部门认定的重大项目需要增加总体规划远期目标年限。

表 5 交通影响评价评价年限

分类	R 值	等级	交通影响评价年限
有明确定量启动阈值的建设项目	$R < 2$	一般项目	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 项目正常使用初年</li> </ul>
	$2 \leq R < 3$	大型项目	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 如有分期投入使用，则包含各分期正常使用年份</li> </ul>
	$R \geq 3$	重大项目	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 项目正常使用初年</li> <li>➢ 项目正常使用第五年</li> <li>➢ 如有分期投入使用，则包含各分期正常使用年份</li> <li>➢ 超出城市总体规划目标年的，以总体规划目标年为评价年份</li> </ul>
启动阈值不以规模度量的其他必做项目	学校、医疗、交通、工业、其他类		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 项目正常使用初年</li> <li>➢ 项目正常使用第五年</li> <li>➢ 如有分期投入使用，则包含各分期正常使用年份</li> <li>➢ 超出城市总体规划目标年的，以总体规划目标年为评价年份</li> </ul>
	政府主管部门认定的重		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 项目正常使用初年</li> </ul>

分类	R 值	等级	交通影响评价年限
		大项目	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 项目正常使用第五年</li> <li>➤ 如有分期投入使用，则包含各分期正常使用年份</li> <li>➤ 超出城市总体规划目标年的，以总体规划目标年为评价年份</li> </ul>

注：住宅类建设项目正常使用初年为入住率达到 70%的特征年；工业类（T09）建设项目正常使用初年为实际年产能达到设计年产能 60%的特征年。

## 第十一条 【评价日与评价时段】

交通影响评价日和评价高峰时段要求如下：

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的高峰时段应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需求高峰时段应均为交通影响评价时段。

2、 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，以对交通系统最不利日作为交通影响评价日；当难以判断时，应对工作日和非工作日分别进行评价。对于园林场馆类项目还需要增加大型活动日的评价。

3、 对于混合用地类型的项目，应分别对不同类型的业态分别进行评价日和评价时段的分析，进行叠加后选取最不利日和最不利时段作为最终的评价日和评价时段。

各类建筑出行高峰日建议参照下表选取。

表 6 不同类型项目出行高峰日建议值

大类	中类	推荐评价日
住宅	——	工作日

大类	中类	推荐评价日
商业	专营店	非工作日
	综合型商业	工作日/非工作日
	市场	非工作日
	其他商业	工作日/非工作日
服务	娱乐	非工作日
	餐饮	非工作日
	旅馆	非工作日
	服务网点	工作日
办公	——	工作日
医疗	——	工作日/非工作日
学校	小、幼、托	工作日
	中学	工作日
交通	——	非工作日
工业	——	工作日
场馆园林	——	非工作日
其它	——	——

注：对于工作日与非工作日交通量差异较小的商业、医疗等地块，对于工作日与非工作日均应进行交通影响评价。

各类建筑出行高峰时段及高峰小时系数建议参照下表选取。

表 7 不同类型项目高峰出行时段及高峰小时系数

大类	中类	高峰出行时段及高峰小时系数			
		早高峰时段	早高峰小时系数	晚高峰时段	晚高峰小时系数
住宅	——	7:30-9:30	21.1%	17:00-19:00	18.2%
商业	专营店	8:00-9:00	5.5%	17:30-19:30	10.0%
	综合型商业	9:30-10:30	10.7%	17:30-19:30	10.2%
	市场	7:00-9:00	8.5%	16:30-18:30	9.5%
	其他商业	8:30-10:30	10.0%	17:30-19:30	15.0%
服务	娱乐	9:00-11:00	13.4%	19:00-21:00	14.2%
	餐饮	11:30-12:30	30.0%	18:30-19:30	40.0%
	旅馆	7:00-9:00	7.5%	18:00-20:00	20.0%
	服务网点	8:30-10:30	30.0%	17:30-18:30	20.0%
办公	——	8:00-9:30	32.4%	17:00-18:00	25.0%
医疗	——	7:00-9:00	16.8%	15:00-17:00	14.4%
学校	小、幼、托	7:00-8:00	47.7%	15:00-16:00	52.3%
	中学	6:00-7:00	18.8%	17:00-18:00 20:30-21:30 (晚自习)	81.2%

大类	中类	高峰出行时段及高峰小时系数			
		早高峰时段	早高峰小时系数	晚高峰时段	晚高峰小时系数
交通	——	根据具体项目参照城市类似建筑确定			
工业	——	7:00-8:00	76.3%	17:00-18:00	55.3%
场馆 园林	——	9:30-10:30	16.0%	16:30-17:30	15.0%
其它	——	根据具体项目参照城市类似建筑确定			

注：对于部分高峰小时存在波动性的建筑类型（如其他商业类），可在推荐高峰出行时间段结合类似地块出行调查确定高峰小时。

## 第十二条 【交通吸发率】

建设项目出行率应取值到中类，不同区域高峰小时出行率应参考附表 1 确定。未涉及的项目类别（含小类）须进行补充调查，可在分析汇总同类地区不少于 2 个样本调查数据的基础上确定，调查时段不应小于 2 小时。

## 第十三条 【出行方式结构】

交通影响评价需进一步确定研究对象产生交通需求的交通出行方式结构，将出行需求划分至各类交通方式。不同区域各类型用地交通出行方式可基于项目临近地块与相同用地性质地块出行方式的实地调查，综合片区交通发展要求、城市（片区）综合交通规划等上位研究综合确定。

## 第十四条 【交通需求分析】

交通需求分析应包括以下内容：

- 1、各种交通方式的新增交通需求与背景交通需求。

交通需求分析应分别计算评价年限评价范围内的背景交通量与评价对象新增交通量，并对二者进行叠加分析。

背景交通量包括道路过境交通量和评价范围内其他建设项目新增交通量。

道路过境交通与已建成项目交通量可采用趋势分析法、四阶段法进行预测。快速路及主干路背景交通量宜结合城市宏观交通分析，在对接城市交通模型的基础上综合确定。

评价范围内其他在建、待建项目新增交通量应结合前述吸发率建议值，考虑评价年限市民生活品质变化导致的出行行为变化进行修正后，采用四阶段交通预测方法进行新增交通量预测。

评价对象新增交通量预测与评价范围内其他在建、待建项目新增交通量预测方法相同。

若缺乏同类建设项目的出行吸发率指标，应结合项目区位、使用性质、使用对象、建筑规模、停车泊位数量等指标选取 2 个以上类似项目进行出行特征调查，且连续调查时间不应小于 2 小时。

对于综合开发项目，应综合分析统一项目不同使用功能之间的内部交通出行、出行高峰错位对交通需求的影响。

2、评价范围内现状及各评价年限的交通需求与运行状况。

结合交通方式划分与交通分配，对评价范围内现状及各评价年限的道路交通运行状态、公交需求以及停车需求进行评价。

## 第十五条 【交通影响程度评价】

建设项目对交通系统的影响程度分为“有显著影响”和“无显著影响”。当判断为“无显著影响”时，认为项目建设对城市交通系统的影响是可接受的；当判断为“显著影响”时，认为建设项目对交通系统的影响是不可接受的，需采取一定的改善措施，使建设项目对交通系统的影响为“无显著影响”。

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变化确定机动车交通显著影响判定标准。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；否则，则判定为无显著影响。各类交叉口机动车服务水平分级应符合本标准附录 A 的规定。

1、 交叉口服务水平满足表 8、表 9、表 10 时，应判定对评价范围内的交通系统有显著影响，否则判定为无显著影响。

2、 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，在评价时段背景交通剩余载客容量为负值，或背景交通剩余载客总容量小于建设项目新生成公共交通出行量，应判定对评价范围内的交通系统有显著影响；若背景交通剩

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，则判定为无显著影响。

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度较高的区域，宜取步行范围下限；对于城市外围区，宜取步行范围的上限。

公共交通线路剩余载客容量 $Pr$ 应按下列式计算确定：

$$Pr = \sum_i [(S_i - O_i) \times \frac{60}{f_i} \times C_i]$$

$S_i$ ：线路 $i$ 可接受服务水平时的载客率（推荐取 70%）；

$O_i$ ：线路 $i$ 在离项目最近公交站点的评价时段载客率；

$f_i$ ：线路 $i$ 评价时段发车间隔（分钟）；

$C_i$ ：线路 $i$ 单车额定载客人数（人）。

3、当建设项目新生成停车需求超过其配建停车设施能力时，应判定对评价范围内的交通系统有显著影响，否则判定为无显著影响。停车库及尺寸等相关要求应符合《车库建筑设计规范》（JGJ100-2015）。

4、对于场馆园林类（T05）、交通类（T08）中的交通客运站和客运枢纽、医疗类（T06）和学校类（T07）等产生大量人流的项目，需对紧邻项目周边道路的慢行系统进行重点评价。当建设项目交通量加入后，按照表 11、表 12 的规定，导致自行车和步行设施改、扩建或者新建，应判定对评价范围内的交通系统有显著影响，否则判定为无显著影响。

5、出入口数量满足相关建筑设计标准要求，出入口布

局满足以下要求，则判定对评价范围内的交通系统无显著影响，否则判定为有显著影响。

机动车出入口不得设置在交叉口范围内，出入口不宜布置在城市主干路，宜设置在次干路或支路上，交叉口附近地块或建筑物出入口与城市道路交叉口距离应满足以下要求：

（1）主干路上，距离平面交叉口停止线不宜小于 100 米；

（2）次干路上，距离平面交叉口停止线不宜小于 80 米；

（3）支路上，距离与干路相交的平面交叉口停止线不应小于 50 米，距离同支路相交的平面交叉口停止线不应小于 30 米。

（4）交叉口未明确交通设计方案的，地块或建筑物出入口与城市道路交叉口距离从缘石曲线端点开始计算。

地块或建筑物出入口与道路交叉口距离如下图所示。

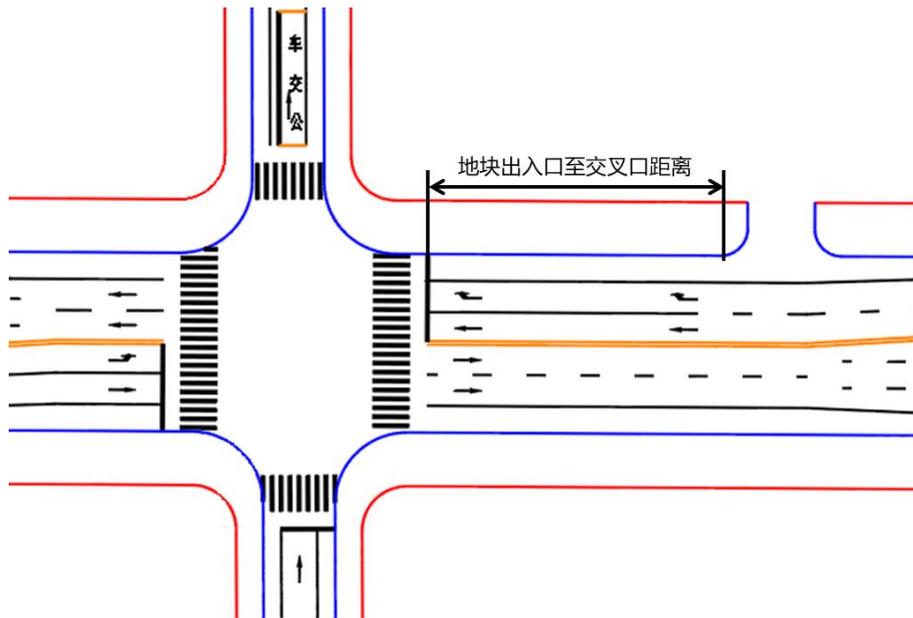


图 4 地块或建筑物出入口与城市道路交叉口距离示意图

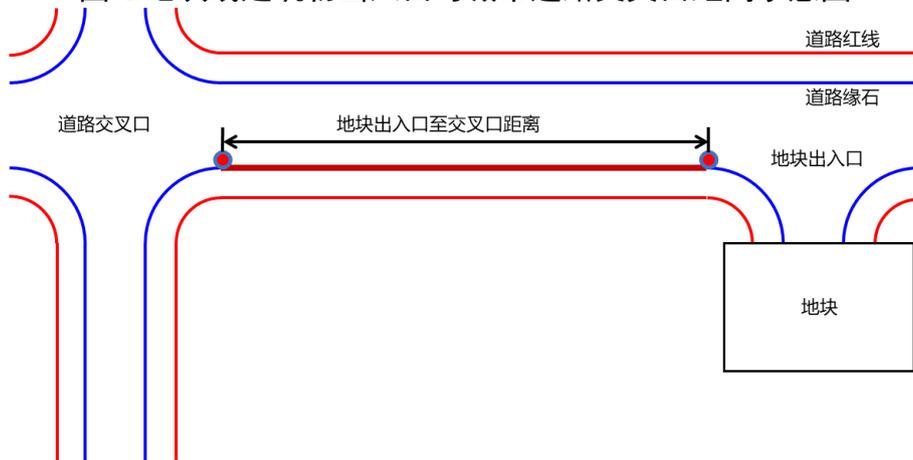


图 5 地块或建筑物出入口与无交通设计方案的城市道路交叉口距离示意图

若相邻交叉口距离过小，出入口设置不能满足以上要求的，可设于交叉口最远端。

此外，出入口设置还应符合以下规定：

- (1) 距离有轨电车站点（地下）通道出入口、公共交通站台边缘不应小于 15 米；
- (2) 距离桥隧坡道起始点距离不宜小于 30 米；
- (3) 距离公园、学校、医院及有儿童、老年人、残疾人使用建筑的出入口最近边缘不应小于 20 米。

表 8 信号交叉口、信号环形交叉口及无信号单环道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（新生成交通量达到背景交通的 5%以上）

注：信号交叉口、信号环形交叉口及无信号单环道环形交叉口交通服务水平参考附表 2。

表 9 无信号交叉口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

注：1、无信号交叉口交通服务水平参考附表 3—附表 6。

2、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，并按照信号灯交叉口交通影响判定标准重新计算后判定。

表 10 交织区、长路段、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（新生成交通量达到背景交通的 5%以上）

注：1、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 10 的规定。

2、无信号多环道环形交叉口、交织区、长路段、匝道交通服务水平参考附表 7—附表 10。

表 11 自行车设施交通显著影响判定标准

改善指标	标准
改扩建自行车专用道标准	每米宽度交通量超过 850 辆/小时
新建自行车专用道标准	自行车日流量超过 1000 辆/天，且机动车流量超过 2000 辆/天
改扩建自行车出入口标准	每米宽度交通量超过 1000 辆/小时
新建自行车出入口标准	自行车高峰流量超过 800 辆/小时

注：自行车通行能力、服务水平参考附表 11、附表 12。

表 12 步行设施交通显著影响判定标准

改善指标	标准
改、扩建过街人行道指标	人行道每米宽度人流量超过 59 人/分钟
新建交叉口立体过街设施标准	进入交叉口总人流量达 18000 人次/小时，或交叉口一个进口方向过街的人流量超过 5000 人次/小时，且交叉口一个进口或路段上的双向当量小汽车交通量超过 1200 辆/小时
	进入环形交叉口总人流量达 18000 人次/小时，且同时进入环形交叉口的当量小汽车交通量超过 2000 辆/小时
改、扩建行人专用出入口指标	人流量超过每米宽度 75 人/分钟
新建行人专用出入口指标	步行出行高峰人流量达到 1000 人/小时

注：人行设施通行能力、服务水平参考附表 13—附表 16。

## 第十六条 【改善措施】

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。改善措施应包括以下内容：

### 1、 评价范围内的外部交通系统改善

(1) 道路网络改善和道路改善措施：包括但不限于按道路规划红线建设到位、道路断面优化。

(2) 地块出入口与道路交叉口改善措施：包括但不限于出入口及交叉口渠化方案以及信号控制方案优化。

(3) 公交系统改善措施：包括但不限于公交线路优化，健全公交线路联系方向，完善公交系统不同方向联系，公交场站设置改善以及加密公交班次。

(4) 慢行系统改善措施：包括但不限于完善非机动车、行人和无障碍交通系统，优化过街设施布局，提高公共自行车覆盖范围，规范非机动车停车秩序。

(5) 停车系统改善措施：包括但不限于机动车、非机

动车停车设施，货车装卸点，出租车、社会车辆停靠点规模与布局。

2、改善出入口布局与组织，优化建设项目内部交通设施

(1) 出入口布局：包括但不限于地块出入口数量、间距、宽度与布局优化，以及出入口与外部交通衔接组织方式。

(2) 内部交通设施：包括但不限于内部通道宽度、转弯半径等内容优化，优化项目内部各类交通（机动车、非机动车、行人、应急车辆、装卸车辆以及出租车）组织流线，并提出内部交通设施分区管理策略措施。

### **第十七条 【交通影响可接受性判定】**

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可接受：

1、机动车交通系统的评价指标低于表 8、表 9、表 10 中规定的显著影响指标或当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。

2、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是负数时，改善后剩余载客容量不降低。站点公交车辆停靠需求不大于站点公交车辆停靠的通行能力。

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他建筑的停车造成影响。

4、 对于场馆园林类（T05）、交通类（T08）中的交通客运站和客运枢纽、医疗类（T06）和学校类（T07）等产生大量人流的项目，交通系统改善后能满足步行和自行车交通的运行要求，当建设项目交通量加入后，按照表 11、表 12 的规定，不会导致自行车和步行设施改、扩建或者新建。

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符合上述 4 点规定时，应判定为交通影响不可接受。对交通影响不可接受的建设项目，应对地块规划条件或项目建设工程设计方案提出调整建议。

## **第十八条 【结论和建议】**

结论和建议应提出合理的结论、可行的建议，供规划主管部门及公安交警等相关部门决策参考。

1、 交通影响评价的结论和建议应包括评价结论、必要性措施和建议性措施。

2、 评价结论应明确项目建成对评价范围内交通系统的影响程度是否显著，明确交通改善后建设项目交通影响是否可接受，是否需要调整地块规划条件和（或）项目建设工程设计方案进行调整。

3、 必要性措施是保证建设项目交通影响可接受的前提条件；建议性措施包括对建设项目内部或评价范围内交通系

统推荐采取的措施与方法。对评价范围交通系统影响为显著影响的建设项目，应明确必要性措施。

### **第三章 选址（规划条件）阶段交评报告主要内容与要求**

#### **第十九条 【报告内容】**

选址（规划条件）阶段交通影响评价应包括概况、评价范围与年限、评价范围用地现状与规划分析、评价范围内交通现状与规划分析、交通需求预测、交通影响程度评价、外部交通组织与出入口设置、结论与建议以及相关图纸。

#### **第二十条 【项目概况】**

项目概况包括项目基础信息、交评目的、原则、主要内容与工作依据。

1、项目基础信息：应包括建设项目空间区位、功能定位、开发容积率等情况。

2、交通影响评价目的、原则、主要内容与工作依据：包括但不限于交评编制目的、基本原则、主要研究内容；工作依据应包括但不限于以下内容：报告编制相关法规、标准和规范；城市和片区总体规划、控制性详细规划、综合交通规划、交通专项规划、相关协调意见以及其他相关研究内容。

#### **第二十一条 【评价范围与年限】**

结合前述技术内容，根据项目区位、项目类型、项目规模确定项目评价范围与年限。

## **第二十二條 【评价范围用地现状与规划分析】**

1、 用地现状分析：包括但不限于开发状态、功能业态、开发规模、地块周边出入口布局等情况。

2、 用地规划分析：包括但不限于用地性质、片区功能定位、总体开发规模、周边地块出入口布局（禁开口段）等情况。

## **第二十三條 【评价范围内交通现状与规划分析】**

1、 交通现状分析：交通影响评价范围内片区交通出行特征、交通管理政策和说明以及各子系统的设施布局、运行状态与管理措施，具体包括：

（1）道路系统：道路断面形式、交叉口渠化形式、交叉口控制方式、片区交通组织方案、道路交通量及饱和度等运行状态以及交通限行管理等情况。

（2）公交系统：公交线路走向及主要联系方向、公交专用道设置情况、公交场站布局与规模、线路组织运行频率、载客率、上下客及剩余容量分析。

（3）停车系统：评价范围内公共停车场及路内停车布局、规模与管理情况。

（4）慢行系统：评价范围内慢行系统网络连续性、服务品质、公共自行车布局、规模、利用效率以及非机动车停车情况、过街设施布局与管理控制方式。

2、 交通规划解读：全面解读评价范围内道路系统、公

交系统、停车系统与慢行系统的规划内容以及片区交通组织管理发展要求，明确片区未来交通发展方向与面临的发展机遇。

- (1) 道路系统：说明规划道路网络布局、道路红线、道路等级、道路宽度、道路横断面等内容，并从道路新建、改扩建以及已按规划建成三个层面说明评价年限道路网络规划图与现状相比的变化内容。
- (2) 公交系统：说明轨道交通系统、常规公交系统规划情况，如公交线路优化与站点布局，并分析评价范围内公交系统的发展机遇。
- (3) 停车系统：说明评价范围内公共停车场及路内停车规划，包括布局、规模及收费管理等情况。
- (4) 行人及非机动车交通设施规划：分析评价范围内行人与非机动车交通设施布局，包括位置、类型以及与项目距离等内容。

## **第二十四条 【交通需求预测】**

在明确交通影响评价年限、评价日的背景下，交通需求预测包括背景交通需求预测、项目新增交通需求预测、停车需求预测以及公共交通需求预测。

1、 评价年限、评价日与评价高峰小时：根据交评项目概况内容进行明确。

2、 背景交通需求预测：在加强现场调查的基础上，说

明背景交通需求预测分析的思路、步骤与技术参数，分别给出评价年限内通过性交通需求与评价范围内在建或规划地块新增交通量预测依据、过程和结果，明确背景交通分配预测的方法和过程，并列出现评价年限评价时段主要道路路段及交叉口的背景交通量、饱和度与服务水平，宜采用表格、插（附）图形式进行说明。

3、新增交通量预测：以项目容积率建筑面积确定建筑规模，结合项目性质、使用对象和类似项目出行特征，结合附表 1 的交通出行吸发率，测算项目各类业态的高峰小时客流吸发总量（若缺乏类似项目数据，应结合类似项目完成交通出行率指标调查），并分析项目交通出行特征、交通生成量、方式划分等指标，测算项目各类业态的高峰小时客流吸发总量、机动车吸发量、非机动车吸发量以及公共交通系统吸发量。分析说明建设项目新增交通分布结果与确定依据。按照建设项目初始方案，预测新增交通量在评价范围内相关道路网络上的交通分配，并分析说明评价年限、评价时段、评价范围内主要路段及交叉口新增交通量预测结果，宜采用表格、插（附）图形式进行说明。

4、叠加交通量分析：按评价年限、评价时段叠加评价范围内主要路段与交叉口的背景交通量与项目新增交通量预测结果，宜采用表格、插（附）图形式进行说明。

5、停车需求预测：根据《淮安市区建筑物配建停车设

施设置准则》《江苏省城市规划技术管理规定》《项目规划条件》以及项目新增机动车停车需求，分别测算各类车辆的停车配建要求。

6、 公共交通需求：根据项目新增交通量预测项目高峰小时轨道交通客流、常规公交客流的吸引量和发生量。

## **第二十五条 【交通影响程度评价】**

交通影响评价包括外部交通影响评价、内外衔接交通影响评价。

1、 外部交通影响评价：包括道路与交叉口交通影响评价、交通组织管理评价、公共交通评价以及慢行交通系统评价。

(1) 道路与交叉口交通影响评价：对评价年限评价时段建设项目有无情况下，路段及交叉口服务水平变化情况进行分析说明，并采用表格对比进行说明。对评价范围内路段及交叉口是否造成新的交通瓶颈点、是否造成路段局部或交叉口某个流线交通状况的显著下降，是否能维持路段或交叉口服务水平在合理的范围内进行分析说明，以服务水平分级为主要评价内容，以饱和度和延误作为基本评价指标，对交通影响程度不可接受的建设项目，应对其方案提出调整建议。

(2) 交通组织管理评价：分析项目投入使用后周边区

域道路网、主要道路交叉口交通组织变化，并提出优化改善建议与方案。

(3) 公共交通评价：分析项目周边公交线路联系方向是否健全、公共交通设施容量是否满足项目出行需求、项目人行出入口与公交站点联系是否便捷高效。

(4) 慢行交通评价：分析项目周边慢行交通网络连续性、慢行空间品质、过街设施布局、间距及控制方式是否满足相关规范要求。

2、 内外衔接交通影响评价：分析评价项目地块内外衔接出入口数量、功能、与上下游交叉口空间位置关系、宽度以及交通饱和度是否满足相关规范要求与技术标准。

## **第二十六条 【外部交通组织与出入口设置】**

结合交通影响程度评价，对外部片区交通组织进行优化反馈，可通过但不限于调整交通组织模式、优化交叉口信号管控方式以及公交专用道设置等方式进行外部交通组织优化，实现地块开发与片区的协同发展。

出入口设置建议方案，根据地块吸发交通量对外部交通的影响，对地块出入口数量、布局以及组织方式提出建议，在地块出入口禁开口段的基础上明确出入口布局建议设置位置，指导后续建设工程方案设计。

## **第二十七条 【结论与建议】**

评价结论与建议包括主要结论与相关建议。

1、 主要结论：明确地块开发规模是否与周边交通系统相适应，并反馈地块开发规模，细化地块出入口开设要求，并明确项目对周边交通系统的影响程度，并明确相关改善措施。

2、 相关建议：为保障用地开发与周边交通系统的适应性，对地块及周边进行的必要性改善措施以保障交通影响评价为可接受程度。

## **第二十八条 【相关附图】**

选址（规划条件）阶段交通影响评价图集内容包括以下图纸：

### **1、 建设项目区位图**

从市区、片区和评价范围三个层面标示项目区位，明确建设项目在市区、片区及评价范围内的空间区位。

### **2、 评价范围图**

根据项目性质、规模明确评价范围，并用线条合围展示评价范围及四至边界。

### **3、 用地现状图**

以现状影像图为底图，标注建设项目用地和评价范围轮廓，并采用不同透明色块填充。

用文字标注评价范围内主要用地和建筑名称或类别，着重标注与建设项目紧邻的用地或建筑的名称与类别，可附现状照片说明。

#### 4、 道路设施现状图

以现状影像图为底图，标注建设项目用地和评价范围轮廓，并采用不同透明色块填充，用不同颜色标出评价范围内及周边现状道路等级（非规划道路单独标出），采用图例说明颜色标示的道路等级，道路断面情况可附现状照片说明。

#### 5、 项目周边现状公共交通线路及设施图

以道路设施现状图为底图，标出评价范围内现状通行的公交线路走向及站点位置，轨道交通线路的名称、走向、站点及场站设施位置，应标注建设项目与主要公共交通站点和场站设施的距离。

#### 6、 项目周边现状公共自行车租赁点布局图

以道路设施现状图为底图，标出评价范围内现状公共自行车租赁点位置及与项目距离。

#### 7、 建设项目周边用地规划图

依据相关规划成果，图示评价范围，明确评价范围内各地块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。

#### 8、 建设项目周边道路规划图

依据相关规划成果，图示评价范围，以不同颜色线条标示出评价范围内及周边各种等级规划道路，并用图例说明各种颜色标示的道路等级。道路横断面规划图可以附图形式给出。

## 9、项目周边公共交通规划图

根据相关公共交通规划成果，以道路网规划图并叠加除去尺寸标志的建设项目总平面图为底图，标示出评价范围内距建设项目出入口 1000 米的轨道交通以及距建设项目出入口 500 米的常规公交线路的走向、站点位置，并标注出建设项目与附近主要轨道交通站点、场站设施之间的距离。

## 10、机动车交通流量产生吸引示意图

以道路网规划图为底图，用线条围合表示评价范围内各个内部交通小区范围，标示出外部交通小区并标注各小区编号，同时应给出各交通小区交通产生吸引交通量。

## 11、用地开发前后道路机动车流量对比图

背景交通饱和度预测图：采用交通预测软件分析结果，用不同颜色不同宽度线条标示评价范围内背景道路交通饱和度水平，并标注道路和主要交叉口各方向交通饱和度数值。

有项目开发道路交通饱和度预测图：采用交通预测软件分析结果，用不同颜色不同宽度线条标示评价范围内项目开发情况下道路交通饱和度水平，并标注道路和主要交叉口各方向交通饱和度数值。

## 12、项目出入口开设建议段

根据研究结论，以规划用地图为底图，明确选址阶段地块出入口布局建议开口段，采用线条标出建议开口段，同时明确建议开口端两端距离上下游交叉口的距离。

### 13、 评价范围内道路交通改善示意图

以规划用地图为底图，明确评价范围及周边道路交通设施改善交通工程设计图，包括道路平面交通设施、交叉口渠化设计、人行组织、交通标识标注等。

### 14、 评价范围内公交线路系统改善示意图

以规划用地图为底图，明确评价范围内及周边公交线路、站点改善示意图，包括但不限于增加/调整公交线路走向、港湾式公交站台改造等内容。

### 15、 评价范围内外部机动车交通组织图

以规划用地图为底图，明确评价范围及周边道路交通机动车交通组织图。

注：在不影响整体效果的前提下，部分要素可合并表示。

## 第四章 方案设计阶段交评报告主要内容与要求

### 第二十九条 【报告内容】

交通影响评价报告应包括交评项目概况、用地及交通现状分析、用地及交通规划阶段、交通需求预测、交通影响程度评价、交通改善措施与评价，以及结论与建议。

### 第三十条 【交评项目概况】

交评项目概况包括建筑项目概况、交评基础条件以及交评目的、原则、主要内容与工作依据。

#### 1、 建设项目概况：应包括建设项目空间区位、主要规

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/446242152025010201>