

湛江市交通影响评价技术指引

委托单位：湛江市自然资源局

编制单位：深圳市城市交通规划设计研究中心

2024年7月

目 录

1 总则	1
2 术语	2
3 一般规定	5
4 控制性详细规划交通影响评价技术标准	7
5 建设项目交通影响评价技术标准	13
附录 A 控制性详细规划交通影响评价编制要求	26
附录 B 建设项目交通影响评价编制要求	34
附录 C 交通服务水平分级	46
附录 D 建设项目交通出行率参考值	52
本指引用词说明	54

1 总则

1.0.1 为促进城市土地利用与交通系统的协调健康发展,规范湛江市交通影响评价工作,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实施条例》、《湛江市城市规划管理技术规定》、《建设项目交通影响评价技术标准》(CJJ/T141-2010)等相关法律法规、行业标准的规定,结合本市实际,制定本指引。

1.0.2 本指引适用于湛江市辖区内开展的规划和建设项目的交通影响评价,包括控制性详细规划(以下简称“控规”)编制(含修编或局部调整)、城市更新单元规划、建设项目等阶段开展的交通影响评价。

1.0.3 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,贯彻落实湛江市的交通发展政策,贯彻公交优先、慢行友好和停车调控要求,面向城乡规划管理决策,操作简便、易于执行。

1.0.4 交通影响评价必须以有效的国土空间总体规划、控制性详细规划、有关交通专项规划等上位规划为依据。

1.0.5 除应遵守本指引外,交通影响评价还应符合国家和湛江市有关法律、法规、规章和强制性规范的规定。

2 术语

2.0.1 控制性详细规划

以国土空间总体规划为依据，确定建设地区的土地使用性质、使用强度、交通市政设施和空间环境控制要求的规划。

2.0.2 城市更新单元规划

以国土空间总体规划、城市更新专项规划和控制性详细规划等为依据，对城市更新单元的目标定位、更新模式、土地利用、开发建设指标、公共配套设施、道路交通、市政工程、城市设计及分期实施等方面作出细化安排并明确实施要求的规划。

2.0.3 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。

2.0.4 交通影响评价

对规划或建设项目实施后，新生成的交通需求对周边交通系统运行的影响程度进行评价，并制定相应的对策，消减不利交通影响，保障交通与土地利用协调发展而开展的综合性评价活动。

2.0.5 建设项目分类

根据建设项目用地类型、建筑物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。

2.0.6 出行率

建设项目单位指标（建筑面积、住宅户数、座位数等）在单位时间内所生成的交通需求，包括产生率和吸引率。

2.0.7 出行方式

人从出发地到目的地，选择不同运输工具（或步行）的移动方式。

2.0.8 新生成交通需求

评价对象（规划或建设项目）实施后所生成（包括产生和吸引）的新增交通需求。新规划或新建项目，其新生成交通需求包括规划方案或建设项目生成的全部交通需求；规划调整或改、扩建项目，新生成交通需求是指由规划调整或项目改、扩建部分引起的新增交通需求。

2.0.9 背景交通需求

交通影响评价范围内除去评价对象新生成交通需求外的其它交通需求，包括起讫点均在评价范围外的通过性交通和评价范围内的其它用地或建设项目生成的交通需求。

2.0.10 交通影响评价启动阈值

规划或建设项目需要进行交通影响评价工作的门槛条件。

2.0.11 交通影响程度评价指标

衡量规划或建设项目对评价范围内交通系统影响程度的指标。

2.0.12 长路段

长度超过 1.5km，交通运行几乎不受交叉口影响的道路区段。

2.0.13 公共交通线路剩余载客容量

在一定的公交服务水平下，规划用地或建设项目周围的公共交通设施可以为相应用地或建设项目提供服务的富余运力。

3 一般规定

3.1 规划阶段的交通影响评价

3.1.1 控制性详细规划编制或修编的交通影响评价，主要针对用地规划方案，开展交通设施和交通需求的适应性评价分析，根据评价结果对交通规划方案提出优化建议。

3.1.2 控制性详细规划局部调整的交通影响评价，主要针对地块调整前后用地性质或开发规模的变化，分析调整方案对周边交通系统的影响，并对地块交通组织、交通设施配套等提出优化意见和建议。

3.1.3 城市更新单元规划的交通影响评价，主要针对更新规划方案预测其新增交通需求，分析地块更新对周边交通系统运行的影响，根据影响程度提出配套交通改善措施，对更新方案提出优化建议；更新单元规划达到修建性详细规划深度的，还应确定地块的出入口位置、交通组织、交通设施配置等要求。

3.1.4 规划阶段的交通影响评价，必要时对用地布局 and 开发强度提出调整意见和建议。

3.1.5 控制性详细规划编制和修编交通影响评价的内容构成，应符合本指引附录 A “控制性详细规划的交通影响评价编制要求” 的规定；控制性详细规划局部调整、城市更新单元规划交通影响评价的内容构成，宜参照本指引附录 B “建设项目交通影响评价编制要求” 执行。

3.2 建设项目的交通影响评价

3.2.1 建设项目的交通影响评价，应重点从交通角度分析建设项目总体布局方案的合理性，评价建设项目对外部交通系统的影响；并结合相关规范，对其交通设施配置和内外交通组织进行分析论证并提出具有可实施性的优化建议。

3.2.2 建设项目交通影响评价的内容构成，应符合本指引附录 B “建设项目交通影响评价编制要求” 的规定。

4 控制性详细规划交通影响评价技术标准

4.1 控制性详细规划交通影响评价的基本内容

控制性详细规划的交通影响评价，主要应包括下列内容：

- (1) 确定交通影响评价的范围与评价年限；
- (2) 分析现状交通情况；
- (3) 分析控规方案中交通规划内容；
- (4) 解读上位规划（国土空间总体规划、全市（城市）综合交通体系规划、交通专项规划等）；
- (5) 分析控规对上位交通规划落实情况（特别是重大交通设施落实情况）；
- (6) 预测控规片区交通需求；
- (7) 交通影响程度评估；
- (8) 提出对控规的交通规划方案和/或用地规划方案的优化建议；
- (9) 给出评价结论和建议。

4.2 评价范围、年限、评价日与时段

4.2.1 评价范围

应根据控规片区的区位、功能定位和区域大小，确定其交通影响评价范围。

一般至少应包含以下第一、第二层次，重点地区则应包含第三层次：

第一层次：控规编制片区的规划范围。

第二层次：与控规范围相邻的城市主干路或快速路，若附近存在比较明显的交通瓶颈时，还应将交通瓶颈纳入影响评价范围。

第三层次：根据控规的功能定位，与之交通关系密切的城市中心、城市副中心、区域中心或交通枢纽等之间的交通衔接。

4.2.2 评价年限

控规交通影响评价的评价年限应与国土空间总体规划目标年限一致。

4.2.3 评价日与时段

(1) 一般应选取工作日作为控规交通影响评价的评价日，对旅游景点、大型商业街区等特殊地区则工作日、节假日均应进行评价。

(2) 一般应选取城市交通高峰时段作为控规交通影响评价的评价时段，对旅游景点、大型商业街区等特殊地区，则应在城市交通高峰时段的基础上，增加片区客流到发高峰时段作为评价时段。

4.3 交通需求分析

4.3.1 应建立交通预测模型，根据上层次规划、片区功能定位和用地规划方案，分析片区交通需求。

4.3.2 片区交通需求包括评价范围内部交通需求、对外交通需求和通过性交通需求。

4.3.3 内部及对外交通需求应根据评价范围内的人口岗位分布，采用四阶段法进行预测。

4.3.4 通过性交通需求应借助全市或分区宏观模型测算得出，若无宏观模型支持，可基于现状通过性交通量数据，结合相关规划，采用趋势分析法进行预测。

4.4 交通影响程度评估

4.4.1 道路网布局适应性评估

应对规划路网布局适应性进行评估，评估标准应符合如下规定：

（1）规划道路等级分类、红线宽度、道路网密度、道路间距等应按《湛江市城市规划管理技术规定》执行，城市道路断面设置应结合道路等级和功能，充分考虑行人、非机动车通行需求，做好各交通流有机衔接。如不符合要求，则应判定为不适应。

（2）若生活性道路与可能产生大量车流货流的交通性用地（如工业、物流用地等）相邻，则应判定为不适应；

（3）若道路系统不利于实现交通分流组织，包括快慢分流，内外分流，机非分流，人车分流，则应判定为不适应；

（4）若各等级路网衔接不合理，如快速路与次干道和支路的衔接等，或内部道路网与外部道路网衔接不畅或衔接等级不合理，则应判定为不适应。

4.4.2 道路交通承载力评估

应计算评价年规划路网的交通负荷情况，分析路网交通服务水平，评价规划

路网的交通服务水平是否可接受。服务水平的分级参照本指引附录 A。可接受的服务水平标准：中心城区主要道路和节点高峰小时交通服务水平在 D 级以上（核心区部分节点可按 E 级控制）；外围地区主要道路和节点高峰小时交通服务水平在 C 级以上。

4.4.3 出入口和交通组织评估

（1）规划地块出入口位置应按《湛江市城市规划管理技术规定》及相关行业规范标准执行。如不符合要求，则应判定为有显著影响。

（2）规划城市交叉口选型、渠化等，应符合《城市道路交叉口规划规范》等相关规范标准对于控制性详细规划阶段交叉口规划内容的规定。如未按要求执行，则应判定为有显著影响。

4.4.4 公共交通评估

（1）应根据交通需求，测算片区公交设施配置需求，对公交设施供给规模和布局进行评估，满足《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》等相关行业标准规范要求。如未满足要求，则应判定为有显著影响。

（2）公交场站的用地规模应满足规划线路使用和停放要求，首末站选址选择靠近人口比较集中、客流集散量大的地方；场站用地还应满足公交车辆进出交通组织和人车分流组织要求。

（3）规划设置公交专用道、港湾式公交车站等公共交通设施的路段，其设计应符合《公交专用车道设置》等相关行业标准规范要求。如未满足要求，应判

定为有显著影响。

4.4.5 静态交通评估

(1) 应根据片区发展定位和交通需求，结合上层次规划和相关规范标准，分析片区停车设施规划方案的合理性。

(2) 停车配建指标应按《湛江市城市规划管理技术规定》执行。如不符合要求，则应判定为有显著影响。

(3) 公共停车场占地规模、泊位供应等应符合《湛江市城市规划管理技术规定》以及《城市停车规划规范》等相关行业标准规范要求。如未满足要求，则应判定为有显著影响。

4.4.6 慢行交通评估

(1) 慢行交通系统应满足安全、连续、方便、舒适的要求。

(2) 城市各等级道路两侧的人行道通行空间不应小于 2 米，单独设置的非机动车通行空间不应小于 2.5 米。如慢行通道宽度条件未满足要求，则应判定为有显著影响。

(3) 评价范围内有快速路穿过时，应结合两侧用地、交通需求规划人行天桥或地下通道。

4.5 总体评价及优化

4.5.1 应根据上述分析、测试情况，对控规交通规划方案进行优化调整，并对优化后的方案进行重新测试，直至交通运行处于可接受服务水平。

4.5.2 若无法通过对交通规划方案的优化取得可接受的交通服务水平，则需对片区用地规划方案（用地性质、开发强度等）提出调整建议。

5 建设项目交通影响评价技术标准

5.1 建设项目交通影响评价的基本内容

建设项目的交通影响评价，主要应包括下列内容：

- (1) 确定交通影响评价的范围与评价年限；
- (2) 分析现状交通情况；
- (3) 解读相关规划并确定评价年限的规划交通条件；
- (4) 预测交通需求；
- (5) 评价建设项目的交通影响程度；
- (6) 针对建设项目交通组织设计方案及评价范围内的交通系统提出改善建议，并对改善措施进行评价。

5.2 建设项目分类及出行率

5.2.1 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。

5.2.2 按照国家行业标准，将湛江市建设项目划分为 11 个大类，大类划分的名称和代码如表 5.2.2 所示。

表 5.2.2 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

5.2.3 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，湛江市建设项目中类划分的名称和代码见表 5.2.3。

5.2.4 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。

5.2.5 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 3 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 D 取值。

表 5.2.3 建设项目中类划分及代码

大类		中类		说明
名称	代码	名称	代码	
住宅	T01	宿舍	TZJ-01 1	集体宿舍、集体公寓等
		保障性住宅	TZJ-01 2	廉租房、经济适用房等
		普通住宅	TZJ-01 3	普通商品房、居民楼等
		商务公寓	TZJ-01 4	——
		别墅	TZJ-01 5	——
商业	T02	专营店	TZJ-02 1	专卖店、小型连锁超市等
		综合商业型	TZJ-02 2	综合型超市、百货商场、购物中心等
		市场	TZJ-02 3	批发或零售市场、农集贸市场、菜市场等
服务	T03	娱乐	TZJ-03 1	娱乐中心、俱乐部、休闲会所、活动中心、迪厅等
		餐饮	TZJ-03 2	餐馆、饭店、饮食店等
		旅馆	TZJ-03 3	招待所、旅馆、酒店、宾馆度假中心等
		服务网点	TZJ-03 4	邮局、电信银行、证券、保险等对外服务的分理处或营业网点
办公	T04	行政办公	TZJ-04 1	党政机关、社会团体的办公楼等
		科研与企事业办公	TZJ-04 2	科研院所、设计、研发中心等
		商务写字楼	TZJ-04 3	金融、商务办公场所、写字楼等

湛江市交通影响评价技术指引

大类		中类		说明
名称	代码	名称	代码	
场馆与园林	T05	影剧院	TZJ-05 1	电影、剧场、音乐厅等
		文化场馆	TZJ-05 2	图书馆、博物馆、美术馆、科技馆、纪念馆等
		会展场馆	TZJ-05 3	展览馆、会展中心等
		体育场馆	TZJ-05 4	比赛性体育场馆、训练性体育场馆、综合性场馆、健身中心等
		园林与广场	TZJ-05 5	城市公园、休憩广场、游乐场、旅游景区等
医疗	T06	社区医院	TZJ-06 1	诊所、社区医疗中心、体检中心等
		综合医院	TZJ-06 2	各级各类综合医院、急救中心等
		专科医院	TZJ-06 3	——
		疗养院	TZJ-06 4	疗养院、养老院、康复中心等
学校	T07	高等院校	TZJ-07 1	大专及以上院校
		中专及成教学校	TZJ-07 2	中专、职高、特殊学校及各类成人与业余学校
		中学	TZJ-07 3	以走读为主的高中、初中
		幼、小学	TZJ-07 4	以走读为主的小学、幼儿园
交通	T08	客运场站	TZJ-08 1	交通客运站、客运枢纽等
		货运场站	TZJ-08 2	货运站、货运码头、物流中心、仓储物流等
		加油站	TZJ-08 3	——
		停车设施	TZJ-08 4	社会停车场(库)、公共汽车停车场(库)等
工业	T09	一二类工业	TZJ-09 1	主要以轻工业为主，无污染
		三类工业	TZJ-09 2	主要以重工业为主
		仓储	TZJ-09 3	——
		物流	TZJ-09 4	以第三方物流为主的仓储用地
混合	T10	混合	TZJ-10 1	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、商住楼等
其他	T11	市政	TZJ-11 1	非交通类的市政设施，如水厂、变电站等
		其他	TZJ-11 2	农业建筑、军事建筑等特殊建筑

5.3 建设项目评价范围、年限、评价日与时段

5.3.1 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、周边道路功能等级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均纳入评价范围。

(2) 一般情况下,评价范围至少应包括建设项目邻近的城市干路或快速路,以及河川、铁路等天然屏障围合的区域。若项目地块周边即为干路,则评价范围至少应包括建设项目邻近的交通性支路围合的区域。交通影响评价主管部门可根据特定建设项目的具体情况,要求扩大评价范围。

5.3.2 评价年限

(1) 建设项目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。

表5.3.2 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	<3	正常使用初年
2	≥3	1. 正常使用初年 2. 正常使用第5年

注:项目启动阈值参照《湛江市交通影响评价管理办法》执行;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2~4年;当建设项目正常使用第5年超出了正在执行的湛江市国土空间总体规划的目标年限时,可用规划目标年限作为交通影响评价年限,如国土空间总体规划正在修编,则以新总规的规划年限作为评价

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, 以及市自然资源部门认为应当进行交通影响评价的其他建设项目, 其评价年限应为正常使用初年和正常使用第五年。

(3) 分期开发的建设项目, 除评价整体项目的评价年限外, 还应评价各分期工程投入正常使用初年。

5.3.3 评价日与时段

(1) 建设项目交通影响评价的评价日, 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。

(2) 建设项目交通影响评价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, 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。

5.4 建设项目交通需求分析

5.4.1 交通需求分析应与城市综合交通体系规划、交通专项规划的交通需求分析相衔接。

5.4.2 建设项目的交通需求分析应符合下列要求:

(1) 建设项目交通需求分析应对建设项目新生成的各种交通方式的需求和评价范围内的背景交通需求进行叠加分析；

(2) 评价年限评价范围内的通过性交通需求和现状建成区的交通需求，可采用趋势分析法、四阶段交通预测法进行预测，或通过市交通影响评价主管部门认可的交通模型平台取得。

(3) 评价年限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采用四阶段交通预测法进行预测。

(4) 采用四阶段法预测建设项目交通需求时，采用的出行率、出行分布、出行方式划分等参数，应通过对 3 个及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。

(5) 对于综合开发项目，在进行交通需求分析时，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影响。

5.5 建设项目交通影响程度评价

5.5.1 道路交通影响程度评价

(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，即对有建设项目和无建设项目（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 C 的规定。

1) 信号交叉口机动车交通显著影响判定标准应符合表 5.5.1-1 的规定;

表 5.5.1-1 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则应符合表 5.5.1-2 的规定;

表 5.5.1-2 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 5.5.1-3 的规定。

表 5.5.1-3 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

(3) 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 5.5.1-3 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 C 的规定。

5.5.2 公共交通影响程度评价

(1) 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 300 ~ 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) 对于城市建成区内的学校、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) 如果建设项目投入使用时其出入口步行范围内站点公交车辆停靠需求量大于站点通行能力, 则应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

(4) 当建设项目出入口步行范围内的主要公共交通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。

(5) 公共交通线路剩余载客容量 P_r (人/h) 应按下列公式确定:

$$P_r = [(S_i - O_i) \times 60 / F_i \times C_i]$$

式中: P_r - 公共交通线路 i 的剩余载客容量(人/h);

S_i - 线路 i 为可接受服务水平时的载客率(%) ;

F_i - 线路 i 评价时段发车间隔 (min) ;

C_i - 线路 i 的单车载客量 (人) ;

O_i - 线路 i 在项目最近公共交通站点的评价时段实际载客率 (%)。

(6) 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。

5.5.3 电动自行车交通影响评价

(1) 电动自行车交通影响评价主要对建设项目评价范围内的电动自行车交通设施条件进行评价, 包括电动自行车通行条件、停放条件等。

(2) 建设项目评价范围内干路以上道路应设置机非隔离设施, 干路相交路口应设置电动自行车停候区域 (包括专用进口车道或利用渠化岛停候)。

(3) 若评价范围内建设项目新生成的电动自行车交通所必经的道路已设有电动自行车道,如建设项目新生成交通需求叠加后,通道服务水平低于三级,则应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。电动自行车交通服务水平分级应符合本指引附录 C 中表 C.0.8 的规定。

(4) 建设项目电动自行车停放场所设置,应按《湛江市城市规划管理技术规定》和相关行业标准规范执行。若不符合要求,则应判定有显著影响。

5.5.4 慢行交通影响程度评价

(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,人行通道服务水平低于三级,则应判定建设项目对评价范围内交通系统有显著影响。

(4) 自行车、步行等慢行设施的设置,应按《湛江市城市规划管理技术规定》和相关行业标准规范执行。若不符合要求,则应判定有显著影响。

5.5.5 停车设施交通影响评价

(1) 依据《湛江市城市规划管理技术规定》,对比分析建设项目停车泊位配建标准与实际提供的停车泊位,判断停车泊位供给是否满足停车泊位配建需求。

(2) 当建设项目的停车设施的设置标准不符合《湛江市城市规划管理技术规定》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。

(3) 评价范围内路内停车泊位的设置条件、泊位尺寸等，应符合《城市道路路内停车泊位设置规范》等相关行业标准规范的要求。

5.5.6 项目出入口及交通组织评价

(1) 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。

(2) 建设项目出入口设置应按《湛江市城市规划管理技术规定》、《湛江市建设项目机动车出入口开设技术指引》及相关行业规范标准执行。如不符合要求，则应判定有显著影响。

(3) 建设项目涉及对周边道路标志标线设施调整的，应符合《城市道路交通标志和标线设置规范》等相关行业标准规范要求。

(4) 建设项目报审方案中的交通组织和交通设施配置还应符合其它相关交通发展政策、法定规划和相关规划设计规范、标准。

5.6 建设项目交通改善措施与评价

5.6.1 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，并解决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。

5.6.2 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。

5.6.3 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。

5.6.4 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可接受:

(1) 机动车交通系统的评价指标低于本指引表 5.5.1-1、表 5.5.1-2、表 5.5.1-3 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、电动自行车和慢行交通的运行要求。

5.6.5 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 5.6.4 第(1)~(4)条的规定时,应判定建设项目的

交通影响为不可接受。

5.6.6 对交通影响程度为不可接受的建设项目，应从交通需求管理角度出发，提出调整建设项目规模、功能或其他规划指标方面的建议。

附录 A 控制性详细规划交通影响评价编制要求

A.1 通则

A.1.1 控规交通影响评价应包括：摘要、项目背景、现状交通分析、控规交通方案概要、相关规划解读、交通需求分析、与相关规划的协调性分析、交通影响程度评估、结论与建议等内容。

A.1.2 交通影响评价应内容完整、结论明确、数据详实、图文并茂。

A.1.3 控制性详细规划交通影响评价应包括如下内容的图纸：

- (1) 控规片区区位图；
- (2) 现状土地利用图；
- (3) 现状交通设施布局图；
- (4) 土地利用规划图；
- (5) 上位规划在本片区的相关规划情况；
- (6) 片区综合交通规划草案图；
- (7) 交通需求分布图；
- (8) 交通规划方案测试图；
- (9) 片区综合交通规划方案建议图。

A.2 摘要

A.2.1 摘要部分应以简明扼要的语言介绍本控制性详细规划交通影响评价最主要的内容、方法、结论和建议。

A.2.2 摘要的内容应包括交评工作来源、控制性详细规划基本情况、评价范围和年限、交通影响程度、结论与建议等。

A.3 概述

A.3.1 工作背景。主要包括：本交评工作的来源、目的和要求等。

A.3.2 控制性详细规划方案简介。主要包括：控制性详细规划的位置、地块范围、主要规划范围现状的功能特征、土地形态、开发强度、人口岗位规模等。

A.3.3 编制依据及参考资料。主要包括：相关法规、标准和规范；城市和镇总体规划、交通专项规划；其它相关资料。

A.3.4 评价年限、评价日和评价时段。应说明控制性详细规划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。

A.3.5 评价范围。应说明控制性详细规划交通影响评价的评价范围及其确定依据。

A.4 现状交通分析

A.4.1 现状土地和人口情况

分析规划范围现状的功能特征、土地形态、开发强度、人口岗位规模等现状基本情况。

A.4.2 现状道路交通条件

(1) 现状道路条件。应说明交通影响范围内现状道路长度、路网密度、横

断面、路网结构比例、对外通道和重要节点等设施特征。

(2) 现状交通运行。应说明交通调查方案，并利用现状调查数据和相关调查资料，说明交通影响范围内道路交通服务水平。

(3) 现状拥堵瓶颈分析。应说明现状道路交通总体情况、存在的问题等。

A.4.3 现状公共交通条件

(1) 轨道交通条件。应说明交通影响范围内特别是控制性详细规划地块周边的轨道交通线路和站点布局、运营情况、离控制性详细规划地块的步行距离等。

(2) 常规公交条件。应说明交通影响范围内特别是控制性详细规划地块周边的常规公交场站、线路及运营情况、离控制性详细规划地块的步行距离等。

(3) 现状公共交通条件评价。应说明交通影响范围内特别是控制性详细规划地块周边的公共交通设施布局及运行情况、存在的问题等。

A.4.4 现状慢行交通条件

(1) 应列明交通影响范围内步行网络、非机动车通道、非机动车停车设施、人行过街设施等慢行设施的规模、布局及运行情况；

(2) 应说明慢行系统存在的问题。

A.4.5 现状停车情况

(1) 应说明现状交通影响范围内停车设施布局和规模，以及供需情况；

(2) 应说明现状停车方面存在问题。

A.4.6 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。

A.5 与相关规划设计的协调性分析

A.5.1 应描述控规中的交通规划方案，包括路网布局及重要交通节点交叉形式、轨道线路及车站布局、公交场站及通道布局、停车场库布局、慢行系统规划等。

A.5.2 应解读国土空间总体规划等上层次城市规划，全市综合交通体系规划及轨道交通网络规划、干线路网规划、公交专项规划等交通专项规划，分析总结其中与本片区有关的内容及其对片区交通规划的要求。

A.5.3 应收集在建和近期拟建交通项目的设计方案，分析其对片区交通规划的影响。

A.5.4 应分析控规方案对上位城市规划和交通规划所确定的有关交通设施的布局及规模要求的落实情况，分析控规方案与在建或拟建交通项目设计方案的协调情况，必要时提出优化建议。

A.6 交通需求分析

A.6.1 应借助专业交通模型软件，建立现状道路网模型及规划目标年道路网模型，建模范围应包含整个影响范围，并划定不同层级交通分区。

A.6.2 依据收集的资料在道路网模型中增加站点、线路等公交系统。

A.6.3 交通生成（产生/吸引）

（1）应针对控制性详细规划用地类型分类的中类，调查用地的现状发生/吸引率，据此分析规划年发生/吸引率。

（2）应按照交通小区的划分、计算各交通小区全天人员出行及高峰小时人员发生吸引量。

A.6.4 交通分布

应确定规划模型的相关参数，并说明依据，可采用重力模型、增长因子法，根据现状模型参数确定。

A.6.5 方式结构

（1）应基于预测分析提出规划区域出行方式结构的规划目标，该目标是规划道路、公交等交通设施配置规模的依据。可采用 Logit 模型、回归模型和交叉分类模型。

（2）应确定规划区域以外的其他研究区域交通方式结构；如缺乏必要资料，应对所采用的方式结构作分析说明。

A.6.6 公交出行

应根据交通出行方式的目标结构，分析全天/高峰小时公交出行承担的出行人次。

A.6.7 货运交通

应根据现状调查对各类用地的货运交通量作分析预测,除商业设施的货运交通外。

A.6.8 机动车出行

(1) 应确定交通小区机动车发生吸引车次。

(2) 应基于现状调查,对各类车辆的载客率作分析说明。

(3) 应基于全天吸引人次转换为全天机动车出行量,再根据高峰系数折算为高峰小时出行量。

A.6.9 借助交通规划软件将机动车出行量分配到道路网中,分析研究交通影响范围内主要道路、交叉口的流量及饱和度。

A.7 交通影响程度评估

A.7.1 道路交通评估

(1) 应评估编制单元内部道路、对外交通通道各方向、重要节点的服务水平。

(2) 应从道路功能与两侧用地的协调性、道路形态与交通组织的协调性、道路网络结构与衔接的协调性进行评估。

(3) 应分析规划路网能否满足用地功能布局 and 开发强度要求,并从道路功能、道路红线、道路断面形式、道路两侧用地性质、交通组织优化等方面进行评估和优化。

A.7.2 公共交通影响评估

根据公共交通需求，评估交通影响范围内枢纽场站、轨道、公交、公交停靠站、出租车停靠站等设施布局是否合理。

A.7.3 慢行交通设施评估

应说明交通影响评价范围内慢行交通设施布局是否合理。

A.7.4 停车设施评估

应根据停车需求预测分析，评估停车泊位规模、公共停车场布局等是否合理。

A.8 结论与建议

A.8.1 当控规交通与相关上位规划有较好的衔接、满足相关规范的要求，且评价结论符合下列要求时，可认为控规交通影响评价为可接受。

(1) 中心城区主要道路和节点高峰小时交通服务水平在 D 级以上（核心区部分节点可按 E 级控制）；外围地区主要道路和节点高峰小时交通服务水平在 C 级以上。

(2) 道路网规模、道路横断面符合功能定位要求。

(3) 公共交通空间满足需求量和服务水平的双重要求。

(4) 停车规模供需程度，能符合全市停车规划指导思想。

(5) 慢行交通能满足安全、便捷、舒适的要求。

(6) 交通设施布局满足功能定位和交通组织的要求。

A.8.2 控规交通设施规模和布局与规划用地性质、开发强度、人口规模有显著不适应性时，应对评价范围内相关交通设施提出改善措施建议。

(1) 针对交通基础设施容量不足情况，首先考虑增加容量的可能性，并且优先增加公共交通；其次考虑交通组织手段，引导和平衡交通流分布；最后考虑调整用地结构、用地性质或开发规模。

(2) 针对交通设施布局不合理情况，综合考虑规划范围整体用地情况，根据要求调整交通设施用地布局。

A.8.3 根据规划范围功能定位、开发规模、交通条件，应提出该规划范围的交通管理政策，包括各类交通方式管理的政策思路建议，以及交通设施建设时序的建议。

A.8.4 对于片区重要交叉口应提出交叉口形式和交通组织建议。

A.8.5 针对片区内重要活动中心、轨道站点、交通枢纽、停车场库，应提出机动车、公交车、出租车、非机动车以及行人的交通流线组织建议方案。

附录 B 建设项目交通影响评价编制要求

B.1 通则

B.1.1 建设项目交通影响评价应包括摘要、项目概述、现状交通分析、相关规划条件、交通需求分析、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。

B.1.2 交通影响评价应内容完整、结论明确、数据详实、图文并茂。

B.1.3 建设项目交通影响评价应包括如下内容的图纸：

- (1) 项目区域位置图；
- (2) 交通影响评价范围图；
- (3) 建设项目总平面及交通组织图；
- (4) 项目周边现状土地利用图；
- (5) 项目周边现状交通条件图；
- (6) 项目周边现状交通运行状况图；
- (7) 项目周边土地利用规划图；
- (8) 项目周边规划交通条件图；
- (9) 评价年无本项目路网交通流量及运行状况图；
- (10) 项目交通需求分布图；

- (11) 项目新增交通量在路网上的分配图；
- (12) 评价年有本项目路网交通流量及运行状况图(改善前)；
- (13) 总体交通改善措施图；
- (14) 评价年有本项目路网交通流量及运行状况图(改善后)；
- (15) 建设项目交通组织及出入口布局优化方案图；
- (16) 项目到达/离开车流交通组织建议图；
- (17) 道路交通改善措施详细方案图。

注：改善措施部分的图纸视实际情况具体调整。

B.2 摘要

B.2.1 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。

B.2.2 摘要的内容应包括交评工作来源、建设项目基本情况、评价范围和年限、项目交通影响程度、交通改善措施及效果，结论与建议等。

B.3 概述

B.3.1 项目背景。主要包括：本交评工作的来源、目的和要求等。

B.3.2 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、主要技术经济指标和业态、方案要点、建设计划等。

B.3.3 编制依据及参考资料。主要包括：相关法规、标准和规范；城市和

镇总体规划、控制性详细规划、交通专项规划；建设项目相关的政府审批文件、论证材料；其它相关资料。

B.3.4 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。

B.3.5 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。

B.4 现状交通分析

B.4.1 现状土地利用情况

(1) 应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) 应说明评价范围内其他地块的现状开发建设情况。

B.4.2 现状道路交通条件

(1) 现状道路条件。应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、路况条件等。

(2) 现状交通组织。应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，并利用现状调查数据和相关调查资料，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。

B.4.3 现状公共交通条件

(1) 轨道交通条件。应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。

B.4.4 现状电动自行车交通条件

(1) 应列明评价范围内电动自行车交通设施情况，包括位置、类型、规模、服务水平等。

(2) 应说明电动自行车交通存在的问题。

B.4.5 现状慢行交通条件

(1) 应列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。

B.4.6 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问题。

B.4.7 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。

B.5 相关规划分析

B.5.1 用地规划情况。应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。

B.5.2 道路交通规划。应说明评价范围内规划路网结构布局，主要道路的功能等级、断面型式、车道数，以及交通组织管理方面的规划。重点说明与现状相比的主要变化情况。

B.5.3 公共交通规划。应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。

B.5.4 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。

B.5.5 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。

B.5.6 其他相关规划。应说明与建设项目相关的其他规划。

B.5.7 规划条件小结。对各评价年份的路网条件、公交条件、停车条件、慢行条件等进行小结。

B.6 交通需求分析

B.6.1 背景交通量预测

- (1) 应说明背景交通预测的过程和模型软件；
- (2) 应说明交通小区划分情况，并配以交通小区划分图；
- (3) 应说明“交通生成、交通分布、方式划分、交通分配”等预测过程所采用的模型和参数；
- (4) 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；
- (5) 应在道路网上绘制背景交通流量分布图。

B.6.2 建设项目交通需求分析

B.6.2.1 类似项目出行特征

- (1) 应选取 3 个及以上类似项目进行出行特征调查，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、停车收费情况等)、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) 应总结类似项目交通特征参数。

B.6.2.2 建设项目交通生成量

应结合建设项目使用功能、服务对象、类似项目出行特征, 说明建设项目不同使用功能建筑的交通出行率取值依据, 列明相应的交通生成量。

B.6.2.3 建设项目交通出行分布

(1) 应说明建设项目交通分布结果及确定依据。

(2) 应提供建设项目交通分布图。

B.6.2.4 建设项目交通方式划分

(1) 应结合建设项目使用性质、使用对象和类似项目出行特征说明建设项目出行结构取值依据。

(2) 应说明建设项目不同使用功能建筑的交通出行方式分担比例(以百分比表示)和分担人次, 机动车应列明车次。

B.6.2.5 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。

B.6.2.6 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总量情况。

B.6.2.7 建设项目电动自行车交通需求预测

应说明电动自行车交通需求总量情况。

B.6.2.8 建设项目慢行交通需求预测

应说明步行、自行车交通需求总量情况。

B.7 交通影响程度评价

B.7.1 出入口设置及交通组织方案评价

(1) 应说明车辆及行人交通出入口的数量、布局、开口大小设置是否合理。

(2) 对建设项目方案提出的交通组织设计方案进行评价，说明内、外部交通组织方案是否安全、合理和便利，并说明存在的问题。

(3) 除要求建设项目交通组织方案满足各类规范要求之外，还需从交通组织与交通需求特征的适应性、内外交通的协调性、交通环境品质的营造等方面进行评价。

B.7.2 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

应根据交通需求预测分析的结果，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

应根据交通需求预测分析的结果，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，根据本指引 5.5.1 的规定，判断建设项目对周边路网的交通影响程度。

B.7.3 公共交通影响评价

(1) 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；

(2) 根据交通需求预测分析的结果和公共交通影响评价的规定，判断建设项目的公共交通影响程度，并说明存在的问题。

B.7.4 电动自行车交通设施评价

(1) 应说明评价范围内电动自行车的通行条件，包括路段机非隔离设施分布、交叉口候车区域及通行情况等。

(2) 应说明建设项目电动自行车交通停放设置是否符合《湛江市城市规划管理技术规定》的要求。

B.7.5 慢行交通设施评价

(1) 应说明评价范围内主要步行交通源、实际步行路线等信息等。

(2) 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。

B.7.6 停车设施评价

(1) 应根据项目所处区域的交通发展策略、项目对周边道路交通的影响程度，按照《湛江市城市规划管理技术规定》的要求，选取适宜的停车设施配建指标，分析项目中不同功能建筑的停车设施配置要求。

(2) 应说明建设项目停车设施的供给是否符合上述要求。

B.8 交通改善措施与评价

B.8.1 出入口布局及内部交通设施优化

(1) 根据出入口与外部交通衔接的状况，提出出入口数量、大小、位置以及交通组织的改善建议；

(2) 优化建设项目内部交通与停车设施布局。

B.8.2 外部交通（评价范围内）改善措施

- (1) 各交通方式的交通组织优化；
- (2) 道路网络改善和道路设施改造；
- (3) 出入口或交叉口的渠化和交通控制管理改善；
- (4) 公共交通系统改善，内容宜包括公共交通运营组织、线路、场站改善及交通接驳设施改善等方面；
- (5) 电动自行车、慢行和无障碍交通系统的改善措施。

B.8.3 交通改善措施评价

- (1) 在有本建设项目且采取改善措施的情况下，对评价范围内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“可接受”或“不可接受”的评估结论及相应建议；
- (3) 确定保证建设项目“可接受”需采取的交通改善措施。

B.9 结论与建议

B.9.1 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。

B.9.2 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可接受，以及是否需要对建设项目

设计方案进行调整。

B.9.3 必要性改善措施是保证建设项目交通影响可接受的前提条件。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。

B.9.4 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。

附录 C 交通服务水平分级

C.0.1 路段服务水平划分为六个等级，具体应符合表 C.0.1 的规定：

表C.0.1 路段服务水平等级划分

服务水平	运行状况描述	饱和度S
A	自由流状态	$S \leq 0.40$
B	稳定车流	$0.40 < S \leq 0.60$
C	交通畅通	$0.60 < S \leq 0.75$
D	饱和状态	$0.75 < S \leq 0.90$
E	拥挤-拥堵状态	$0.90 < S \leq 1.00$
F	严重拥堵状态	$1.00 < S$

C.0.2 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 C.0.2 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。采用饱和度计算服务平时，评价年有、无建设项目情况下的信号周期时长应相同。

表C.0.2 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	$S \leq 0.25$	$T \leq 10$
B	接近自由流	$0.25 < S \leq 0.50$	$10 < T \leq 20$
C	交通畅通	$0.50 < S \leq 0.70$	$20 < T \leq 35$
D	比较畅通	$0.70 < S \leq 0.85$	$35 < T \leq 55$
E	比较拥挤	$0.85 < S \leq 0.95$	$55 < T \leq 80$
F	交通拥堵	$0.95 < S$	$80 < T$

(2) 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。

C.0.3 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 C.0.3-1 的规定确定。

表C.0.3-1 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C.0.3-2且未达到表C.0.3-3的流量要求
二级	符合表C.0.3-2或者表C.0.3-3的流量要求
三级	符合表C.0.3-4的流量要求

(1) 对无信号交叉口增设停车控制标志，应按表 C.0.3-2 的规定确定。

(2) 对无信号交叉口增设行人过街标线，应按表 C.0.3-3 的规定确定。

(3) 对无信号灯交叉口增设信号灯，应按表 C.0.3-4 的规定确定。

表C.0.3-2 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C.0.3-3 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C.0.3-4 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

C.0.4 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 C.0.2 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 C.0.4 的规定确定。

表C.0.4 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	$S \leq 0.35$
二级	$0.35 < S \leq 0.75$
三级	$0.75 < S \leq 0.90$
四级	$0.90 < S$

C.0.5 各类长路段机动车服务水平应按照表 C.0.5 的规定确定。

表C.0.5 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	

C.0.6 高速公路交织区的机动车服务水平，应按照表 C.0.6 的规定确定。

表C.0.6 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

C.0.7 各类匝道与主线连接处的机动车服务水平，应按照表 C.0.7 的规定确定。

表C.0.7 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)	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

C.0.8 电动自行车道的交通服务水平应按照表 C.0.8 的规定确定。

表C.0.8 电动自行车道交通服务水平划分标准

服务水平 指标	一级 (自由骑行)	二级 (稳定骑行)	三级 (骑行受限)	四级 (骑行间断)
路段				
骑行速度(km/h)	>20	20~15	15~10	10~5
占用道路面积(m ²)	>7	7~5	5~3	<3
负荷度	<0.40	0.40~0.70	0.70~0.85	>0.85
交叉口				
停车延误时间(s)	<40	40~60	60~90	>90
骑行速度(km/h)	>13	13~9	9~6	6~4
负荷度	<0.7	0.7~0.8	0.8~0.9	>0.9
路口停车率(%)	<30	30~40	40~50	>50
占用道路面积(m ²)	8~6	6~4	4~2	<2

C.0.9 人行道的交通服务水平应按照表 C.0.9 的规定确定。

表C.0.9 人行道步行交通服务水平划分标准

服务水平 指标	一级	二级	三级	四级
人均占用面积(m ²)	>2.0	1.2~2.0	0.5~1.2	<0.5

湛江市交通影响评价技术指引

人均纵向间距 (m)	> 2.5	1.8~2.5	1.4~1.8	< 1.4
人均横向间距 (m)	> 1.0	0.8~1.0	0.7~0.8	< 0.7
步行速度 (m/s)	> 1.1	1.0~1.1	0.8~1.0	< 0.8
最大服务交通量[人/(h·m)]	1580	2500	2940	3600

附录 D 建设项目交通出行率参考值

D.0.1 开展交通影响评价时，应选取 3 个及以上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研究成果的一部分提交市规划管理部门。

D.0.2 在缺乏类似建筑时，可参考表 D.0.3 给出的出行率参数。

D.0.3 采用表 D.0.3 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。

表D.0.3 建设项目晚高峰小时出行率参考值

大类		中类		高峰小时出行率 参考值	出行率单位
名称	代码	名称	代码		
住宅	T01	宿舍	TZJ-011	4~10	人次/100m ² 建筑 面积
		保障性住宅	TZJ-012	0.8~2.5	人次/户
		普通住宅	TZJ-013	0.8~2.5	
		高级公寓	TZJ-014	0.5~2.0	
		别墅	TZJ-015	0.5~2.05	
商业	T02	专营店	TZJ-021	5~20	人次/100m ² 建筑 面积
		综合性商业	TZJ-022	5~25	
		市场	TZJ-023	3~25	
服务	T03	娱乐	TZJ-031	2.5~6.5	人次/100m ² 建筑 面积
		餐饮	TZJ-032	10~25	
		旅馆	TZJ-033	3~6	
		服务网点	TZJ-034	5~15	
办公	T04	行政办公	TZJ-041	1.0~2.5	人次/100m ² 建筑

大类		中类		高峰小时出行率 参考值	出行率单位
名称	代码	名称	代码		
		科研与企事业办公	TZJ-042	1.5~3.5	面积
		商务办公	TZJ-043	2.0~5.5	
园林与场馆	T05	影剧院	TZJ-051	0.8~1.8	人次/座位
		文化场馆	TZJ-052	1.5~3.5	人次/100m ² 建筑面积
		会展场馆	TZJ-053	1.5~3.5	
		体育场馆	TZJ-054	0.2~0.8	人次/座位
		园林与广场	TZJ-055	0.2~2.0	人次/100m ² 用地面积
医疗	T06	社区医院	TZJ-061	1.5~4.0	人次/100m ² 建筑面积
		综合医院	TZJ-062	3~12	
		专科医院	TZJ-063	4~8	
		疗养院	TZJ-064	1~3	人次/床位
学校	T07	高等院校	TZJ-071	0.5~2.0	人次/100m ² 建筑面积
		中专及成教学校	TZJ-072	2.5~5.0	
		中学	TZJ-073	6~12	
		幼、小学	TZJ-074	12~25	
交通	T08	客运场站	TZJ-081	依据调查数据或相关专项指标	
		货运场站	TZJ-082		
		加油站	TZJ-083		
		停车设施	TZJ-084		
工业	T09	一二类工业	TZJ-091		
		三类工业	TZJ-092		
		仓储	TZJ-093		
		物流	TZJ-094		
混合	T10	混合	TZJ-101		
其他	T11	其他	TZJ-111		

本指引用词说明

1、为便于在执行本指引条文时区别对待，对要求严格程度不同的用词说明如下：

(1) 表示很严格，非这样做不可的：

正面词采用“必须”，反面词采用“严禁”；

(2) 表示严格，在正常情况下均应这样做的：

正面词采用“应”，反面词采用“不应”或“不得”；

(3) 表示允许稍有选择，在条件许可时首先应这样做的：

正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”；

(4) 表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

2、条文中指明应按其他有关标准或规范执行时的写法为“应符合……规定”、“应符合……要求”或“应按……执行”。非必须按所指定的标准、规范或其他规定执行时，写法为“可参照……”。