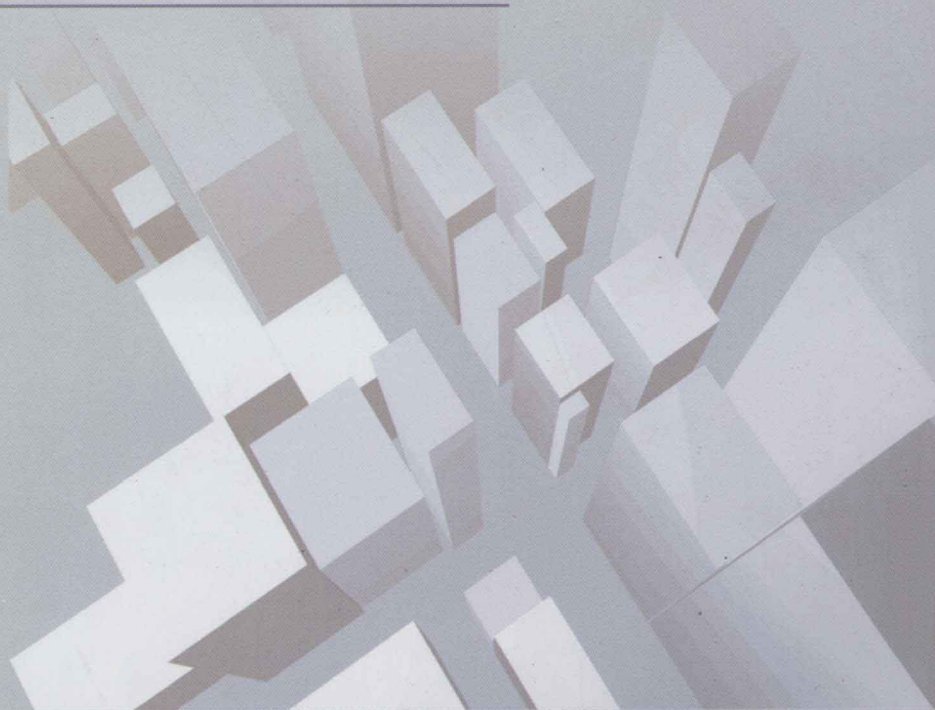


Technical Guidelines for Traffic Impact Analysis of
Construction Project

建设项目交通影响评价 技术手册

《建设项目交通影响评价技术标准》编制组 编著



中国建筑工业出版社

建设项目交通影响评价技术手册

《建设项目交通影响评价技术标准》编制组 编著

中国建筑工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

建设项目交通影响评价技术手册 / 《建设项目交通影响评价技术标准》编制组编著. —北京: 中国建筑工业出版社, 2011. 4

ISBN 978-7-112-12901-0

I. ①建… II. ①建… III. ①城市建设—基本建设项目—交通分析—技术手册 IV. ①U491.1-62

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 017021 号

责任编辑: 李 阳

责任设计: 张 虹

责任校对: 王金珠 王雪竹

建设项目交通影响评价技术手册

《建设项目交通影响评价技术标准》编制组 编著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京永峥排版公司制版

北京同文印刷有限责任公司印刷

*

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 16 字数: 396 千字

2011 年 4 月第一版 2011 年 4 月第一次印刷

定价: 36.00 元

ISBN 978-7-112-12901-0

(20178)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

本书编著者名单

编制单位：中国城市规划设计研究院
北京工业大学
同济大学
深圳市城市交通规划设计研究中心有限公司
南京市城市与交通规划设计研究院有限责任公司
成都市规划设计研究院

顾问：王静霞 杨佩昆 任福田

主编：孔令斌

副主编：陈小鸿 荣建 李锋 钱林波 胡滨

编制组主要成员：戴彦欣 张智勇 张圆圆 毛海琥 黄伟
边扬 孙海浩 刘光辉 王国晓 沈莉芳
张岚 黄肇义 蒋金勇 龙涌 陈长祺
崔晓天

序

我国的城镇化和机动化快速发展已经持续了20余年，交通拥堵日益严重，交通问题已经成为城市发展中影响民生品质与城市竞争力的重大问题，城市政府需要在城市规划建设与管理的各个环节予以关注。

目前我国的城镇化水平依然比较低，城市还处于大规模的建设与扩张时期，城市建设量巨大，即我国城市目前和今后相当长的一段时期将处在土地开发和交通需求双双快速增长的阶段，但我国的土地资源十分紧缺，城镇发展的空间也十分有限，合理布局建设项目，集约紧凑发展是城镇规划的重要原则，科学协调城镇规划建设与交通系统发展之间的关系，已成为这个时期城镇发展的重点，也是奠定未来可持续的城市交通发展模式的基础。因此，在规划层面应强化两个层次的工作，一是在宏观的城市发展规划中协调交通与城市空间、功能的关系，二是在规划与建设的衔接点上，进行中微观层面的建设项目交通影响评价。因此，现阶段建立健全交通影响评价制度，规范交通影响评价技术，具有重要的现实意义，而且对城市的未来发展具有极为深远的影响。

经过三年的努力，住房和城乡建设部行业标准《建设项目交通影响评价技术标准》（简称《标准》）已经问世，将对统一规范城市和镇建设项目交通影响评价工作，促进土地利用与交通系统的协调发展起到重大作用。

为了促进《标准》实施，标准编制组按照《标准》审查会议纪要的建议，进行了配套技术手册的编制。此手册对《标准》所涉及的用地分类、评价范围、交通需求分析、交通影响程度、交通改善措施等都进行了详细的技术说明，有较好的指导性和操作性，对促进城市交通规划事业发展、城市交通工程技术进步都将作出重要的贡献。

王静霞

国务院参事

中国城市规划设计研究院顾问、教授级高级城市规划师

住房和城乡建设部城市规划标准技术归口单位主任

2010年9月3日

前 言

合理的交通与土地利用关系是城市健康发展的基础。随着我国城镇化和机动化的发展,交通与城市开发的协调日益成为城市发展中的核心内容,这其中,建设项目交通影响评价作为在城市规划和建设衔接阶段协调城市交通与土地开发的一项重要工作,在城镇建设中发挥的作用越来越大,甚至在某些城市被委以一票否决的重任。

从2006年启动编制的《建设项目交通影响评价技术标准》CJJ/T 141-2010,已于2010年9月正式实施。标准编制组在编制过程中,针对我国城市交通基础研究和城镇基础数据积累的现实情况,从宏观的规划、管理程序和需求预测,到微观的交通流理论,对国内外研究成果进行了系统的梳理与分析,并根据建设项目交通影响评价、交通工程理论在我国的发展和研究状况进行了大量的调研和专题研究,最终完成了技术指标和技术方法的标准化工作。

为使标准的使用者能够准确把握标准中所使用的技术指标与技术方法,标准编制组以编制过程中对国内外交通工程理论的梳理和对国内城市交通影响评价工作的实施经验总结为基础,对交通影响评价的管理、与相关规划程序的关系、建设项目分类、评价阈值与范围年限、交通需求分析、交通影响程度评价与交通改善、评价报告编制以及交通调查等内容进行了系统的整理和说明,并形成了本《手册》。本《手册》可以作为技术人员编制交通影响评价报告的指南,也可以作为相关人员管理和审查交通影响评价工作的参考工具,以及交通工程相关专业教学和科研的参考书籍。

《手册》与《建设项目交通影响评价技术标准》CJJ/T 141-2010在章节编排上力求一致,对标准中的概念、指标、技术方法等进行了详细的解读,并以案例的形式予以说明,以方便不同专业技术背景的读者使用。编制组在《手册》的基础上研制了交通影响评价指标计算器,提供相关指标的快捷计算方法,免费供读者使用。

《手册》编制过程中得到了国务院参事、中国城市规划设计研究院原院长王静霞教授,同济大学杨佩昆教授和北京工业大学任福田教授等专家的悉心指导,得到了《标准》主编单位和参编单位的大力支持,在此表示衷心的感谢。在手册编写和出版的过程中,编制组参考了大量国内外文献,并得到了中国建筑工业出版社的鼎力帮助,在此谨向上述作者和出版者致以诚挚的谢意。在手册的编制过程中对北京、上海、深圳、南京、成都等二十余个城市的交通影响评价管理和实施进行了调研,这里也对这些城市给予的热情帮助和支持,并向在《手册》编制过程中给予编制组支持的所有单位和个人一并表示感谢。

我国城市处于快速发展变化中,各城市发展差异较大。限于调研范围的局限以及国内研究和实践经验积累的不足,《手册》中难免存在错误、疏漏和不妥之处,敬请广大读者和有关专家不吝批评指正!

目 录

引言	1
0.1 编制背景	1
0.2 主要内容	2
0.3 使用说明	3
1 总则	4
1.1 交通影响评价的目的与意义	4
1.2 《标准》的适用范围	4
1.3 交通影响评价与城市规划和交通规划的关系	5
1.3.1 交通影响评价与城市规划及管理的关系	5
1.3.2 交通影响评价与交通规划的关系	5
1.4 《标准》与其他法律法规、标准和规范的关系	6
1.5 交通影响评价的原则	8
1.6 交通影响评价的管理流程	8
1.7 交通影响评价的工作内容和技术流程	11
1.8 《标准》中的术语解释	11
2 交通影响评价工作的内容与成果要求	15
2.1 内容要求	15
2.2 交通影响评价报告要求	16
2.2.1 基本要求	16
2.2.2 具体要求	18
3 交通影响评价技术资料的收集与调查	22
3.1 建设项目土地利用资料的收集与调查	22
3.1.1 现状土地利用资料的收集与调查	22
3.1.2 规划土地利用资料的收集与调查	22
3.2 建设项目现状交通资料的收集与调查	23
3.3 评价范围内土地利用资料的收集与调查	23
3.3.1 现状土地利用资料的收集与调查	23
3.3.2 规划土地利用资料的收集与调查	25
3.4 评价范围内交通资料的收集与调查	26
3.4.1 现状交通资料的收集与调查	26
3.4.2 规划交通资料的收集与调查	30
3.5 类似项目交通出行参数调查方法	30
3.5.1 类似项目的界定	30

3.5.2	基数单位选择	31
3.5.3	调查步骤	31
4	交通影响评价的建设项目分类	36
4.1	分类目的	36
4.2	分类原则	39
4.3	类别划分	41
4.4	与用地分类的对应	42
4.5	小类划分方法	43
4.6	建设项目出行率	45
4.6.1	《标准》的建设项目出行率指标	45
4.6.2	构建本地出行率指标集的方法	48
5	交通影响评价启动阈值	55
5.1	影响因素	55
5.2	住宅、商业、服务、办公类建设项目的启动阈值	57
5.3	场馆与园林和医疗类建设项目的启动阈值	58
5.4	其他建设项目的启动阈值	59
5.4.1	学校类建设项目的启动阈值	59
5.4.2	交通类建设项目的启动阈值	59
5.4.3	混合类建设项目的启动阈值	59
5.4.4	工业类建设项目的启动阈值	60
5.5	选址阶段的启动阈值	60
5.6	特殊情况规定	60
6	交通影响评价范围、年限、评价日与时段	62
6.1	交通影响评价范围	62
6.1.1	影响因素	62
6.1.2	有明确启动阈值的建设项目交通影响评价范围	64
6.1.3	单独报建的学校类和交通生成量大的交通类项目的评价范围	66
6.1.4	选址阶段的建设项目交通影响评价范围	66
6.1.5	特殊情况	67
6.2	交通影响评价年限	69
6.2.1	报建阶段评价年限	69
6.2.2	选址阶段评价年限	71
6.2.3	分期建设项目评价年限	71
6.3	交通影响评价时段与评价日	71
7	交通需求分析	76
7.1	总体要求	76
7.1.1	分析内容	76
7.1.2	分析原则	77
7.1.3	分析流程	78

7.2	评价范围交通小区划分	79
7.2.1	划分要求	79
7.2.2	与上层交通小区的衔接	79
7.3	背景交通需求预测	81
7.3.1	背景交通需求的组成	81
7.3.2	利用既有交通模型的预测方法	82
7.3.3	趋势分析预测方法	83
7.3.4	四阶段法建模预测方法	87
7.3.5	背景自行车、行人和公共交通预测的非模型方法	101
7.3.6	OD 反推技术	102
7.4	项目新生成交通需求预测	103
7.4.1	类似项目出行特征调查与分析	103
7.4.2	出行生成预测	103
7.4.3	出行方式预测	104
7.4.4	出行分布预测	105
7.4.5	停车需求预测	105
7.4.6	示例	106
7.5	项目新生成交通与背景交通叠加分配	107
7.6	混合用地交通出行折减系数	108
8	交通影响程度评价	110
8.1	总体要求	110
8.1.1	评价流程	110
8.1.2	评价对象	111
8.1.3	评价指标	113
8.1.4	数据处理及交通分析软件应用	115
8.2	机动车交通影响程度评价	118
8.2.1	交叉口	118
8.2.2	出入口	124
8.2.3	长路段	125
8.2.4	交织区	126
8.2.5	匝道	127
8.3	公共交通交通影响程度评价	128
8.3.1	公共交通线路	129
8.3.2	公共交通站点	129
8.4	慢行交通影响程度评价	129
8.4.1	自行车设施	130
8.4.2	行人交通设施	131
8.5	停车设施交通影响程度评价	133
8.6	特殊情况下的交通影响程度评价	134

9 交通改善措施与评价	135
9.1 总体要求	135
9.1.1 改善措施	135
9.1.2 需要改善的常见问题	136
9.1.3 改善措施评价	136
9.2 机动车交通改善	138
9.2.1 信号控制交叉口	138
9.2.2 无信号控制交叉口	140
9.2.3 项目出入口	140
9.2.4 长路段	141
9.2.5 交织区	142
9.2.6 匝道	143
9.3 公共交通改善	144
9.3.1 公共交通线路	144
9.3.2 公共交通站点	145
9.4 慢行交通改善	145
9.5 项目内部交通改善	145
9.6 停车交通设施改善	146
9.7 示例：交叉口交通改善	148
9.7.1 问题	148
9.7.2 改善措施	148
9.7.3 结论及建议	151
10 案例	153
10.1 大型住宅开发项目交通影响评价	153
10.1.1 建设项目概况	153
10.1.2 评价范围、年限、评价日和时段	153
10.1.3 评价范围现状与规划情况	156
10.1.4 现状交通分析	157
10.1.5 交通需求预测	161
10.1.6 交通影响程度评价	167
10.1.7 改善措施和效果评价	171
10.1.8 行人交通改善	172
10.1.9 结论与建议	173
10.2 混合类建设项目交通影响评价	176
10.2.1 建设项目概况	176
10.2.2 评价范围、年限、评价日与时段	177
10.2.3 评价范围现状与规划情况	178
10.2.4 现状交通分析	178
10.2.5 交通需求预测	183

10.2.6 交通影响程度评价	188
10.2.7 交通系统改善措施与评价	190
10.2.8 结论与建议	198
附录 A 交通影响程度评价指标推荐计算方法	200
A.1 信号控制交叉口交通影响评价指标——饱和度计算	200
A.2 信号控制交叉口——延误指标计算	211
A.3 信号控制环形交叉口交通影响评价指标计算	217
A.4 无信号控制交叉口交通影响评价指标计算	217
A.5 无信号控制环形交叉口交通影响评价指标计算	218
A.6 出入口交通影响评价指标计算	222
A.7 长路段交通影响评价指标计算	222
A.8 交织区交通影响评价指标计算	223
A.9 匝道交通影响评价指标计算	227
A.10 公交线路影响评价指标计算	235
A.11 公交站点交通影响评价指标计算	236
A.12 停车设施交通影响评价指标计算	237
A.13 自行车交通设施交通影响评价指标计算	238
A.14 行人交通设施交通影响评价指标计算	239
附录 B 推荐参数取值及确定方法	241
附录 C 交通影响评价指标计算器简介	243
参考文献	244

引 言

0.1 编制背景

随着城镇化和机动化的快速发展,交通问题已经成为城市发展中的重大问题。科学协调城镇●规划建设与交通系统发展之间的关系已成为城市发展的重点。部分建设项目,由于其建筑规模较大、建设周期较长,项目所诱发的交通需求往往波及项目周边一定范围内的交通网络,导致局部乃至全局的交通供求关系发生变化,从而有可能对该地区的交通拥挤程度、交通安全状况和城市空气环境质量产生显著影响。因此,协调城镇建设项目与交通系统之间的关系,促进城市与交通的可持续发展,应是城镇规划和建设管理的重要内容。

建设项目交通影响评价(Traffic Impact Analysis of Construction Project,简称TIA,中文可简称“交评”)正是协调城镇建设项目与交通系统发展的重要手段。它通过分析和评价建设项目投入使用后新增交通需求对周围交通系统的影响程度,制定相应的对策,从而把项目建设对交通系统的影响消减到可接受范围之内。建设项目交通影响评价技术始于美国,在20世纪80年代,加拿大、澳大利亚、西欧和日本等国家和地区也普遍开展了交通影响评价工作,并制定了相应的技术标准和管理办法,对控制和改善城市交通,确保建设项目的正常运作,发挥了重要作用。

我国的交通影响评价工作起步相对较晚。2000年前后,北京、南京等特大城市率先引进了国外交通影响评价技术,尝试开展了建设项目交通影响评价工作,并以此作为土地开发项目决策的重要依据和协调城市土地利用与交通发展的重要环节。2002年,交通影响评价工作成为公安部、建设部城市交通“畅通工程”实施的重要内容之一。2004年5月1日实施的《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》规定:县级以上地方各级人民政府应当组织有关部门对城市建设项目进行交通影响评价,这进一步明确了建设项目交通影响评价工作的法律地位。尽管法规上对交通影响评价工作实施有了明确规定,但在具体实践中,由于一直缺乏适合于我国国情的、统一的交通影响评价技术标准,加之国内交通规划、交通影响评价工作实施的时间较短,部分城市的交通影响评价技术力量不足或经验欠缺,因此在交通影响评价实施过程中还普遍存在技术方法不统一、报告内容不规范、评价标准不一致等诸多问题。

为了规范交通影响评价工作,原建设部(现为“住房和城乡建设部”)在2006年正

●《标准》依据《中华人民共和国城乡规划法》,适用范围的定义为城市和规划城镇人口规模10万人以上的镇。本《手册》中为了叙述方便,在不引起歧义的情况下,采用“城镇”代替“城市和镇”,并在不需要区分城市和镇的情况下,采用“城市”代替“城市和镇”。

式启动了《建设项目交通影响评价技术标准》(以下简称《标准》)的编制工作。《标准》编制组经过深入的调查研究,汲取各地的实践经验与教训,在广泛征求各城市与机构意见的基础上,于2009年完成了《标准》的编制工作。《标准》根据国内交通研究的现状与交通发展的阶段性特点,在国内既有交通影响评价技术的基础上,针对工作开展中存在的问题,注重了技术上的衔接和发展,对交通影响评价与城乡规划体系的关系、技术方法要求等进行了规定,明确了交通影响评价启动阈值、评价范围、年限、时段、交通影响程度的评价方法和评价指标等。可以预见,《标准》将对统一规范城镇建设项目交通影响评价工作,促进土地利用与交通系统的协调发展起到重要的指导作用。

交通影响评价是一项技术性很强的工作,目前国内相关的技术资料较少,大部分城市的相关技术积累与实践经验亦有所不足,为保障《标准》的顺利执行和推广应用,并推动相关的交通工程研究、技术资料积累与交通调查开展,根据《标准》审查专家组的建议,2009年初,在《标准》报批的后期,《标准》编制组启动了《建设项目交通影响评价技术手册》(以下简称《手册》)的编制工作,成立了由中国城市规划设计研究院负责,北京工业大学、同济大学、深圳市城市交通规划设计研究中心有限公司、南京市城市与交通规划设计研究院有限责任公司、成都市规划设计研究院等《标准》编制单位参加的《手册》编制组。为配合《手册》的编制,2009年10月,住房和城乡建设部将“建设项目交通影响评价关键技术研究”列入住房和城乡建设部2009年科学技术项目计划。

编制组经过一年多的努力,于2010年9月完成了《手册》的编制工作。《手册》对《标准》的各项规定进行了较详细的说明和解释,同时对标准所涉及的各项技术方法进行细化和深化讲解,以此进一步规范交通影响评价工作的技术内容,指导各地科学地开展交通影响评价工作。

0.2 主要内容

《手册》根据《标准》确定的交通影响评价工作框架,其内容对应《标准》的主要章节进行编排。

第1章重点说明交通影响评价工作在交通研究体系中的定位,与不同层次规划之间的关系,交通影响评价的原则,以及交通影响评价的管理流程与技术流程。第2章主要阐述对交通影响评价工作内容与成果的技术要求。第3章重点说明交通影响评价所需的技术资料、相关的调查内容与技术要求。第4章至第9章与《标准》内容相对应。其中,第4章重点说明建设项目的分类原则、分类标准、中类与小类划分的依据与方法。第5章对《标准》条文中不同情况下建设项目交通影响评价启动阈值的确定原则与取值方法进行了详细说明。第6章详细解释了《标准》条文中影响范围、评价年限、评价日与时段的确定方法。第7章与第8章是交通影响评价的重点内容,其中第7章针对交通需求预测分析,对不同研究基础和资料情况下常用的背景交通需求预测和项目新生成交通需求预测方法进行了说明。第8章介绍了评价范围内机动车、公共交通、慢行交通(包括行人与自行车,其中自行车含在非机动车道行驶的电动自行车、燃油助动车、三轮车等非机动车,下同)、停车等方面的交通影响程度评价指标和方法。第9章为交通改善措施,简要介绍了交通影响评价中交通改善措施的内容。第10章通过两个具体的交通影响评价项目案例,对交通

影响评价的技术流程、评价指标的应用与计算、报告的内容与要求进行了说明。附录包括交通影响程度评价指标推荐计算方法、推荐参数取值及确定方法以及交通影响评价指标计算器简介等（表 0.2-1）。

《手册》、《标准》与评价工作对应关系

表 0.2-1

《手册》章节	《标准》章节	交通影响评价过程
引言	—	—
第 1 章	1、2	原则与流程
第 2 章	3、附录 A	工作内容和成果要求
第 3 章	3.0.2、7.0.2	准备资料与数据
第 4 章	4	明确建设项目类型与出行特征
第 5 章	5	根据项目类型和规模，确定是否需要启动交通影响评价
第 6 章	6	确定交通影响评价范围、年限、评价日与时段
第 7 章	7	预测背景交通量和建设项目新生成交通量
第 8 章	8、附录 B	利用调查和预测数据，评价不同交通设施和运行的交通影响程度是否显著
第 9 章	9、A.0.7	对于交通影响程度显著的设施，进行交通改善，并评估改善效果，确定建设项目对周边区域交通运行的影响是否可以接受
第 10 章	—	参考案例

0.3 使用说明

本《手册》是《标准》的配套技术工具书，《手册》的编制侧重于《标准》实施的实用性与规范性。借助于本《手册》，可使建设项目交通影响评价的相关技术和管理人员能够在较短时间内深入理解交通影响评价工作的技术内容和流程，掌握基本技术方法和内容成果要求，以保障《标准》的顺利执行和推广使用。对于详细规划交通分析、项目施工交通组织及交通管理措施评价等工作，可以借鉴《手册》的技术方法与要求。《手册》也可供大专院校、中等专业技术学校交通工程相关专业的师生教学参考。

交通影响评价的阈值和指标应以《标准》为依据，对于《标准》中未详细给出的相关指标和参数，可参考本《手册》中给出的建议值。

《手册》中提供的示例、算例及案例，仅为说明相应的技术方法，其中的数据不具有实际意义，请勿在他处引用。

同时，《手册》对交通工程学科中交通需求分析、服务水平、交通改善等基础性内容进行了研究和梳理，可供交通工程相关专业研究、规划、设计人员参考。

1 总 则

1.1 交通影响评价的目的与意义

建设项目交通影响评价是介于城乡规划管理和建设管理程序之间的重要管理与技术环节，在促进土地利用与交通系统协调发展方面发挥着重要作用。它通过分析拟建设项目对周边交通系统运行的影响，对建设项目选址、规模、规划设计方案在交通方面的合理性进行分析和评价，并提出改善措施，帮助规划、建设、交通管理等相关部门在土地开发管理审批程序的最后阶段进行交通与土地利用协调的决策。

交通影响评价主要在中微观层面进一步核实土地利用与交通系统规划建设的合理性，它在合理配置土地开发强度与交通系统的供求关系，避免城市功能和交通需求的过度集中，引导土地的集约化利用和中微观交通系统的合理化建设等方面，均具有重要意义，它是在中微观层面保障城市与交通系统可持续发展的重要技术手段。

目前，我国城市与交通系统均处于快速发展阶段，规划研究中对宏观交通关注较多，而对中微观层面的交通分析的系统性、规范性还比较欠缺，建设项目的交通影响评价正是从此着眼，在宏观规划的指导下，关注并解决城市规划建设中微观层面的交通与土地开发问题，提高资源利用的合理性，改善局部交通环境，对于整体层面交通目标的实现具有积极的推动作用。总之，现阶段我国建立交通影响评价制度，规范交通影响评价技术，不但有重要的现实意义，而且对城市的长远发展具有深远影响。

1.2 《标准》的适用范围

目前，我国交通影响评价实践主要在特大城市，主要有两方面原因，一是这些城市机动化发展比较快，交通拥堵严重，交通问题比较复杂，土地利用与交通系统急需协调；二是这些城市交通研究、咨询的技术力量比较雄厚，具备开展交通影响评价工作的技术能力。但是随着我国经济社会的发展，居民出行机动化水平提高，交通系统的供需矛盾日益突出，城市交通问题正快速向众多的中小城市和镇蔓延。加强城市规划和建设管理，优化交通与其他公建、居住等设施的用地布局，科学协调交通发展与土地利用间的关系，已成为所有城市规划与建设管理的共同任务。因此，综合考虑城镇现实的交通状况与发展前景、土地开发规模和强度、总体规划和控制性详细规划等规划基础资料的完善程度以及城镇具备的交通咨询技术能力等多种因素后，《标准》的适用范围确定为：城市和规划城镇人口规模 10 万人以上的镇。

随着《中华人民共和国城乡规划法》（以下简称《城乡规划法》）的实施和城市建设用地扩展，国内多数城市的城镇化建设已经超出中心城区的范围，在市域范围内开展，

而随着中心城区外的镇区建设进入快速发展阶段，城市交通问题亦随之延伸，因此，协调城市建设和交通系统的工作已不能只局限于中心城区，而需要扩展到有大规模建设的其他地区。

另外，还有一些工作虽不属于建设项目交通影响评价的范畴，但研究的内容、过程、需求分析方法和相关评价标准等也可参考《标准》，如：

1) 近年来在城镇化的发展中，在东部沿海等地的非城镇建设用地范围内，也出现了大规模的开发建设，交通问题也随之在这些地区出现，如现代农业观光园区，都可能会对邻近的公路等交通系统产生显著影响，同样需要进行交通影响评价，其技术方法可以参照本《标准》。

2) 城市中交通基础设施项目或者其他影响到交通运行的项目施工及交通管理措施也可能对城市交通的运行产生影响，必要时也需要开展相应的交通影响评价工作，以确定施工或交通管理对交通系统的影响程度，有针对性地制定交通方案。

3) 城市详细规划阶段的交通分析也可使用《标准》的分析方法，如《城市规划编制办法》（2006年4月1日施行）中就特别规定了修建性详细规划阶段的交通分析要采用交通影响评价的技术方法（第43条第4款），分析城市用地布局与中微观交通系统规划之间的关系，以协调城市用地规划与交通设施建设。

1.3 交通影响评价与城市规划和交通规划的关系

1.3.1 交通影响评价与城市规划及管理的关系

根据《城乡规划法》，我国城乡规划体系由城镇体系规划、城市规划、镇规划、乡规划和村庄规划组成。城市规划、镇规划分为总体规划和详细规划。详细规划分为控制性详细规划和修建性详细规划。城市和镇应当依法编制城市和镇总体规划和详细规划，其中，总体规划决定了城市 and 镇的发展布局、功能分区、用地布局、综合交通体系以及各类专项规划内容。详细规划则在总体规划的指导下，确定各地块的主要用途、建筑密度、建筑高度、容积率、基础设施和公共服务设施配套等指标。依法编制的城市和镇总体规划、详细规划，是城市进行规划和建设管理的法定依据，其修改必须依法在一定程序下进行。

以城市和镇建设项目为对象的交通影响评价，一方面，其工作对象的设计方案与建设要符合法定的城镇总体规划和详细规划的规划要求，而且评价工作本身所需的部分基础资料（如评价范围内有关土地利用和各种交通系统的规划等）主要来源于经依法批准的城市和镇的总体规划和详细规划。因此，城市和镇总体规划、详细规划是开展建设项目交通影响评价工作的前提和依据。当交通影响评价建议的交通改善措施涉及相关法定规划的修改时，也必须依法遵循法定规划调整 and 修改的相关程序。

另一方面，交通影响评价也是城市规划管理的重要手段以及详细规划编制的重要技术支撑，如前所述，修建性详细规划阶段的交通分析要采用交通影响评价的技术方法要求。

1.3.2 交通影响评价与交通规划的关系

交通影响评价是城市交通规划体系中微观层面的一个分支，它在研究对象、分析深度和内容、分析年限以及用途上都不同于宏观的城镇交通规划。

宏观的城镇交通规划包括综合交通体系规划和其他专项交通系统规划,这些规划对城镇的综合交通网络或单一交通系统网络在一定规划期限内的发展目标、发展规模、规划布局、重要技术经济指标和建设时序等内容作出安排,并经过一定的程序,纳入到城镇总体规划或详细规划,成为法定的城市规划内容。交通影响评价一般应有宏观的交通规划提供支撑,比如提供改善措施的策略性指引,交通需求分析中引用上层次基础参数、数据以及基础方案等。

交通影响评价是在拟建项目的选址和(或)报建阶段,重点针对项目建成后所新生成的交通需求,科学评价它们对一定范围内交通系统所产生的影响程度,其评价结论为交通影响可接受或不可接受,并以此确定是否需要为建设项目的选址和(或)报审方案进行调整。由于建设项目新生成交通需求加入后会对评价范围内的交通系统产生不同程度的影响,如道路上机动车服务水平的变化,评价范围内公共交通、自行车或步行等交通系统运行状态的改变等,当项目带来较大不利影响时,就需要对评价范围内的相关交通设施提出改善措施建议,或者对建设项目的选址和(或)报审方案进行调整,以降低建设项目开发所带来的负面交通影响。

不同于综合交通体系规划,交通影响评价主要在综合交通体系规划的基础上着眼于中微观的交通改善。改善措施不仅涉及评价范围内相关交通系统的改善,还会包括建设项目本身内部交通设施的改善,内容上除一般交通规划所要涉及的交通系统规划布局、交通运行技术经济指标以外,重点是局部交通设施与交通组织改善,包括出入口和交叉口的渠化、交通控制和管理设施改善、各种交通方式的交通组织优化、客运服务的运营组织等中微观交通改善。

多数情况下,交通影响评价年限也与综合交通体系规划中的规划年限不同,《标准》中的评价年限是在综合考虑建设项目本身的开发特征(如项目的使用分类、开发规模、建设时序、投入正常使用所需要的周期等)和周边的交通环境等因素的基础上确定的,侧重于项目使用初年和近期。

因此,交通影响评价不同于宏观的交通规划,它是土地开发管理的辅助决策的环节之一,也是针对具体用地开发进行必要交通完善的手段之一,不能期望通过宏观层面交通规划的深化和细化来替代交通影响评价,也不能通过交通影响评价的扩大化来代替宏观层面的交通规划。

在交通影响评价过程中,纳入城市法定规划的交通规划是重要的基础和依据。建设项目交通影响评价是对城市和镇局部地区的交通状况进行分析,在其交通需求分析中经常难以把握那些需要在较大范围的分析中才能确定的交通出行参数,如方向分布、过境交通比例等,因此,建设项目交通影响评价的交通需求分析应与法定的城市和镇总体规划、详细规划以及纳入城市和镇法定规划的相关综合交通规划、专项交通规划和分区交通规划等进行衔接。

1.4 《标准》与其他法律法规、标准和规范的关系

由于建设项目交通影响评价处于规划和建设程序之间,涉及的法律法规、技术标准和规范较多,在开展交通影响评价工作时,除执行与建设项目交通影响评价直接相关的法律