

城市规划原理讲义第五章：主要专项规划 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/206/2021_2022__E5_9F_8E_E5_B8_82_E8_A7_84_E5_c61_206444.htm

第五章. 主要专项规划

一、城市综合交通系统规划考试大纲要求

1. 掌握城市综合交通规划的概念

2. 掌握城市道路网规划及红线划示

3. 了解城市交通的特征及交通调查的基本知识

4. 熟悉城市交通及对外交通的主要设施及规划要求

5. 熟悉城市交通政策的概念及制定原则

6. 熟悉城市公共交通的基本知识

知识结构体系(一) 城市综合交通规划的基本概念

1. 城市综合交通对外交通城市交通

2. 城市交通系统由三个系统组成城市运输系统(交通行为的运作)

城市道路系统(通道)城市交通管理系统(管理与控制)

(二) 城市对外交通

1. 铁路铁路设施：直接与生产、生活密切相关的客、货运设施；铁路专用设施

铁路客运站会让站、越行站

中间站 中间站是客货合一的小站，多设在中小城市，采用横列式布置，间距20-40km。

按客运站、货场和城市的相对位置有三种布局方式，规划应尽可能将铁路布置在城市一侧，货场要方便货运，减少对城市的干扰。

区段站 区段站是客货合一的小站，多设在中小城市，采用横列式布置，间距20-40km。

编组站 编组站是客货合一的小站，多设在中小城市，采用横列式布置，间距20-40km。

2. 公路公路分类、分级公路布局长途汽车站

的类型客运站货运站技术站公路过境车辆服务站

3. 港口港口基本情况港口城市规划布局要点

4. 机场机场分类机场布局 机场宜设在城市的沿主导风向两侧，即机场跑道轴线方向与城市市区平行或与城市边缘相切(最小距离5-7hm)。

如跑道轴线方向通过城市，则跑道一端与城市边缘酌距离至少15 Km。

与城市的距离应不近不远(1030 km)，若地形条件限制，则设于远郊。

避免通讯干扰，与铁路编组站、电气化铁路、

高压线、变电站、电讯台、广播站、有高频设备或x光设备的单位保持适当距离。 机场与城市的交通联系应在30分钟以内，建设快速路或用其他方式(地铁、高速铁路、磁悬浮列车等)联系。(三) 城市道路系统规划

1. 影响城市道路系统布局的因素

城市在区域中的位置 城市外部交通联系和自然地理条件
城市用地布局形态 城市骨架关系 城市交通运输系统 市内交通联系

2. 城市道路系统规划基本要求

满足组织城市用地布局的“骨架”要求 各级道路成为划分城市各分区、组团、各类用地的分界线。 是联系城市各分区、组团、各类用地的通道。 组织城市景观(交通功能道路宜直，生活性道路宜自然)。 满足交通运输的要求 道路功能同毗邻用地性质相协调(要注意避免在交通性道路两侧安排可能产生或吸引大量人流的生活性设施与用地，在生活性道路两侧同样避免布局会产生或吸引大量车流、货流的交通性用地)。 道路系统完整(各级道路级配合理)，交通均衡分布(减少多余的出行距离及不必要的往返运输和迂回运输，减少跨越分区或组团的远距离交通)。 适当的路网密度和道路面积率(8%-15%、20%~30%)。 一般城市中心区的道路网密度较大，边缘区较小；商业区的道路网密度较大，工业区较小。 要有利于交通分流(形成快速与常规、交通性与生活性、机动与非机动、车与人等不同系统)。 为交通组织和管理创造条件(不越级衔接，尽量正交；交叉口道路不超过5条，交叉角不小于60°)。 与对外交通衔接得当(内外道路有别，不能混淆而产生冲突；城市道路与铁路场站、港区码头和机场之间要联系方便)。 满足环境和管线布置的要求 道路最好能避免正东西方向；应有利于夏季通风、冬季抗御寒风。 避免过境交通穿越市区

、交通性道路穿越生活居住区。 道路规划为工程管线的敷设留有足够的空间。

3. 城市道路系统规划的程序现状调查，资料准备及图纸道路系统初步规划方案交通规划初步方案修改道路系统规划方案绘制道路系统规划图编制道路系统规划说明书

4. 城市道路分类按城市骨架分类 快速路联系组团间交通、中长距离交通、快速交通；是城市与高速公路的联系通道，应布置在城市组团之间的绿化分割带中；两侧不宜设置吸引大量人流的公共建筑物。 主干路联系城市各组团及对外交通枢纽、中距离交通服务、常速的道路。 次干路组团内联系，位于主干道之间，较低速度，属集散交通。 支路汇集交通量。按道路功能分类 交通性道路满足交通运输要求，车速快、车辆多、车行道宽，避免布置吸引大量人流的公共建筑。可分为货运交通干道、客运交通干道和客货混合交通干道。 生活性道路满足生活性交通要求(以步行、自行车交通为主)。可分为生活性干道、生活性支路。

5. 城市干道网类型方格网式道路系统 适于地形平坦城市，有利于建筑的布置。 由于平行方向有多条道路，交通分散、灵活性大，但对角线方向的交通联系不便，非直线系数大；增加放射道路，又产生复杂的交叉口和三角形街坊。 交通穿越中心区。环行放射式道路系统 以广场组织城市，利于市中心同外围市郊联系。 环行干道利于中心城区外的市区和郊区之间的联系。 放射形干道易把外围交通引入市中心，环行干道促使城市呈同心圆不断向外扩张。自由式道路系统 因地制宜，不规则布局，非直线系数较大。 较易形成活泼、丰富的景观效果。混合式道路系统 方格网 环形放射式的道路系统，是大城市发展后期形成的效果较好的一种道路网形

式，如北京等城市。链式道路网，由一两条主要交通干道作为纽带，串联较小范围的道路网而形成，如兰州等城市。

6. 城市各级道路的衔接城市道路衔接的原则低速让高速；次要让主要；生活性让交通性；适当分离高速公路与城市道路的衔接 不得直接与城市生活性道路、交通性次干道相连。对于特大城市，可以直接引到城市中心地区边缘，连接城市外围高速公路环路，再由此环路和城市快速路相连。

对于较大城市，通过立体交叉引出联络交通干道，与城市快速路网连接。对于小城镇，通过立体交叉引出联络交通干道，与主干道连接。公路与城市道路的衔接 可以直接与城市外围干道相连，要避免直通城市中心。把公路与城市交通分离开来，有两种方式立交、公路绕城改道。

7. 城市交通枢纽布局货运交通枢纽客运交通枢纽设施性交通枢纽8. 城市道路系统的技术空间布局交叉口间距快速路1 500-2 500M，主干道间距700-1 2100m，次于道350-500m，支路150-250m。道路网密度 城市干道网密度：于道(快速路、主干路、次干路)总长度 / 城市用地总面积。规范大城市为2 . 4-3km / km²；中等城市为2 . 2-2 . 6KM/KM²。建议大城市为35km / km²；中小城市为2 . 5-4km / km²。城市道路网密度；城市道路总长度 / 城市用地总面积。规范大城市为5-7kM / kM²；中等城市为5-6kn/km²。建议68 km / kM²。道路红线宽度 道路红线用地包括车行道、步行道、绿化带和分割带四部分。

道路实际宽度根据周边用地功能、交叉口而发生变化。红线不应该是一条直线。快速路红线宽度60100m，主干路4070m，次干路3050m，支路2030m。道路横断面类型多种形式，各有利弊，正确选用。一块板道路适合机非交通量

一方较大、另一方较小，或两方都不大的状况；能适应 两块板道路解决对向快速车流的干扰，车速大于50km / h时设置(高速公路、快速路)；具有景观绿化要求；有高差的分割带；机非分离；可在交通干道交通量较大的一侧设置辅助道路。

三块板道路机非分道行驶，保障交通安全；景观效果好；对向机动车互相影响，适用于机动车交通量不十分大而又有车速、畅通要求，自行车交通量较大的生活性道路或交通性客运干道；不适应于机动车和自行车交通量都很大的交通性干道；不适应于城市快速路；占地大、投资高、交叉口通行效率受限。

四块板道路解决对向机动车互相影响；交叉口问题多；占地、投资大；一般不宜采用。

(四) 城市交通调查与分析

1. 交通基础资料调查与分析
2. 城市道路交通调查与分析
3. 交通出行OD调查OD调查的目的出行的起、终点调查，以得到现状交通的流动特性。交通区划分居民出行调查货运出行调查

(五) 城市交通规划

1. 城市交通规划的任务
2. 城市交通规划的基本作用建立完善的交通系统，协调各种运输方式提出解决交通问题的根本措施使交通系统获得最佳效益
3. 城市交通规划的内容现状交通问题分析矛盾：交通拥挤，肇事，环境污染，景观被破坏；原因：交通需求增长（人口增加，经济发展）规划目标提高城市的经济效益，建成相对完善的交通设施，有效拓展城市的发展空间交通需求预测方法顺序总体需求预测；直接总体需求预测；个体行为需求预测规划方案的制定规划方案评价的原则有效率原则；有效性原则规划方案的实施

(六) 城市交通政策

1. 城市交通政策的概念
2. 城市交通政策的内容政策目标；政策背景；区域范围；政策种类；、执行机构；城市交通法规
3. 城市交通政策的

基本特征针对性与目标效用多相关性与整体性稳定性与可变性较大的可变性交通政策向法规延伸，以取得该调控手段的法律效力

4. 我国城市交通政策概况(七) 城市公共交通

1. 城市公共交通的类型与特征

2. 考核公共交通服务质量的四个方面

迅速、准点、方便、舒适

3. 公共交通规划的要求

4. 公共交通线路系统规划

不同类型的城市应有不同形式的公共交通线路系统

线路规划的原则

公共交通线路规划

公交站场规划

公共交通站场有三类公交车场、公交枢纽站和公交停靠站。

公交停靠站的站距：公共汽车和电车500-800m；公共汽车大站快车1 500-2000m；中运量快速轨道交通800-1 200m；大运量快速轨道交通1 000-2000m。

公交停靠站同向换乘距离不大于50m，异向换乘距离不大于100m；对置设站应在车辆前方向迎面错开30m；在道路平面立交或立体交叉口设置的，换乘距离不宜大于150m，并不得大于200m。

快速路、主干路上的公交停靠站不应占用行车车道，应采用港湾式布置

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com