

城市内道路系统规划相关问题09城市规划师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/607/2021_2022__E5_9F_8E_E5_B8_82_E5_86_85_E9_c61_607184.htm

(一) 道路的功能及断面形式必须同两侧用地的性质相协调 道路两旁的土地使用权决定了联系这些用地的道路上将会有什么类型、性质和数量的交通，决定了道路的功能。反之，一旦确定了道路的性质和功能，也就决定了道路两旁的土地应该如何使用。如果某条道路在城市中的位置决定了它是一条交通性的道路，那么就不应该在道路两侧安排可能吸引大量人流的生活性用地，如居住、商业服务中心和大型公共建筑。如果是生活性道路，则不应该在其两侧安排会产生或吸引大量车流、货流的交通性用地，如大中型工业、仓库和运输枢纽等。

(二) 城市道路系统完整和通畅，交通均衡分布，具体要求如下：

- 1、城市道路系统应功能明确，系统清晰、完整，交通均衡分布，不同等级的道路应相互配合，尽量发挥各种交通工具的特点和效能，满足不同需要，形成一个合理的交通运输网，使城市各区之间有安全、方便、迅速、经济的交通联系，即要满足平时的交通运输要求，又要满足在发生各种自然灾害的紧急情况下的运输要求。
- 2、道路系统规划应与城市用地规划结合，做到布局合理，尽可能地减少出行距离和不必要的往返运输和迂回运输。要尽可能把交通组织在城市分区或组团的内部，减少跨越分区或组团的远距离交通，并做到交通在道路系统上的均衡分布。
- 3、城市各部分之间应有便捷的交通联系，城市各组团、分区间要有必要数量的干道相联系，在商业中心、体育场、火车站、航空港、码头等大量客

、货流集散点附近的道路网要有一定的机动性，也可为发生地震时疏散人流提供绕行道路。同时要为道路未来的发展留有一定的余地。（三）要有适当的道路网密度和面积率 城市道路网密度要兼顾城市各种生活的不同要求，密度过小则交通不便，密度过大则造成用地和投资的浪费，也影响道路的通行能力。一般认为主干路间距为700-1200米，次干路间距为350-500米，支路间距为150-250米。快速路的进出口道路间距一般不应小于300米，并且道路间距为300米以上。一般情况下，城市中心区交通量大，市区中部次之，边缘区交通量较少。因此，中心区道路网的密度应当较大，市区中部次之，边缘区最小。即中心区道路间距为300-400米。密度为5-6km/km²；市区中部道路间距为500米左右，密度为4km/km²左右；市区边缘道路间距为600-800米，密度为3 km/km²。根据城市建设的经验，大城市的道路密度以4-6km/km²为宜。（四）道路系统要有利于实现交通分流 一个城市的道路系统规划要有利于根据交通的发展要求，逐步形成快速与常速、交通性与生活性、机动与非机动、车与人等不同的系统，如快速机动系统、常速混行系统、公共交通系统、自行车系统和步行系统，使每个系统都能高效率地为不同的使用对象服务。特大城市和复杂城市，有时设专门的自行车系统、人行系统。把城市规划师站点加入收藏夹（五）要为交通组织和管理创造良好的条件 干道系统应尽可能简单、整齐、醒目，以便行驶车辆通行时方向明确并易于组织交叉口的交通。一个交叉口交汇的道路通常为四条，最多不宜超过5条；交叉角不宜小于60度，也不宜大于120度，否则将使交叉口的交通组织复杂化，影响道路的通行能力和交

通安全。道路路线转折角大时，转折点应该放在路段上，不宜设在交叉口上，这样既可丰富道路景观，又有利于交通安全。在一般情况下，不要组织多路口交叉，避免设置错交叉口。（六）道路各系统应与城市对外交通又方便的联系 城市内部的道路系统与城市间道路系统即要有方便的联系，又不能形成相互冲击和干扰。公路作用不能和城市内部的道路系统相混淆。注意城市对外的交通联系要有一定的机动性和留有一定的发展余地，使之与城市出入口道路、区域公路网有顺畅的联系和良好的配合。同时，城市道路系统又要与铁路站场、港口码头和机场又方便的联系，以满足对外交通的客货运输要求。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