

现代交通发展和城市建筑规划注册建筑师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E7_8E_B0_E4_BB_A3_E4_BA_A4_E9_c57_645045.htm 城市规划是对一定时期内城市的经济和社会的发展、土地利用、空间布局以及各项建设的综合部署，具体安排和实施管理。规划是对未来的一种安排和谋划。它设计到许多领域，具有综合性、政策性与前瞻性。因此，它是城市建设与发展的“龙头”。百考试题 - 全国最大教育类网站(100test.com) 城市规划的主要内容包括：（1）城市发展目标的研究与确定；（2）安排城市土地和空间资源利用；（3）确立城市发展的空间布局；（4）城市各项建设的部署和安排。这些内容决定了城市规划具有综合性、政策性、前瞻性和长期性 交通影响城市发展历程来源：www.100test.com 现代交通与古典交通之间的最大差异在于它能够很好地满足人们出行的需求，包括速度、方便的程度、舒适的程度。从这种意义上讲，现代交通已经跟社会的各个方面（包括城市规划）融为一体。自然，交通与城市规划是密不可分的。“现代化经济现代化城市现代化交通”，经济是基础，城市是包装，交通是骨架。当然城市规划决定了交通发展的前提、依据、环境和条件，但是现状的和规划的交通（在某种意义上）又决定了城市规划的形态、布局、网络和动脉。1、交通发展深刻地影响着城市的空间形态本文来源:百考试题网 现代，汽车的发明和汽车交通的迅速发展促使城市地域发生进一步分化，城市地域结构产生重大变化。汽车交通不受轨道限制，早期放射性扩展之间的空地迅速发展成为新的城市用地，原来呈带状放射性的城市外部形态又

向集中性的团状方式发展。城市空间的扩展基本上沿着汽车干道的方向迅速蔓延开去，又引发了城市郊区化运动（UrbanSprawl）。据统计，从1950年到1970年的20年间，从大城市市中心区迁到城市郊区的美国白人达1700万人。城市郊区化的扩展使得许多城市的空间形态逐渐向带状发展。如波士顿长约30km、洛杉矶长约160km.以几个大城市为核心所形成的城市连绵带其度量尺度更为惊人。以旧金山为核心的海湾城市带连绵达200多公里、波士顿—华盛顿城市连绵带长约700km~800km、宽度为50km~160km、总人口超过4000万，这是城市产生以来从未有过的奇观。显然，其形成和发展的必备条件是交通的发展即先进的交通方式节约了交通时间，从而使城市居民在可以接受的时间内的出行距离达到更远。可以预料，交通方式的进步导致出行速度的不断提高必将更剧烈地改变城市形态，城市规模必将进一步扩大。从某种意义上来说，速度的提高使城市逐步扩大。汽车交通还改变了城市规划中工业布置的区位原则，使得可以在铁路沿线和沿岸码头之外的区位选址建厂，工业区位的自由度大幅度提高。同时，汽车交通也扩大了城市居民的出行距离，使得居住用地有可能远离工厂、机关和嘈杂的商业中心而单独存在。与工业和居住用地的发展趋势相比，商业用地的（办公楼和商店）发展仍然主要趋向于在城市中心部分集中发展。然而近年来也有另外一种发展趋势，那就是商业和办公楼转向城市外缘发展，即在远离城市中心的位置建设具有大型的停车场和方便的交通条件的购物中心，这种购物中心的发展与居住用地的结合发展在城市的外缘形成了一种新的用地形式，即RBD（ResidentialBusinessI）istrictCenter）商业居住中心。

交通方式的进步使城市地域分化更加剧烈，从而拉开了城市各种地域在空间上的距离，使城市地域分化在更大范围的空间尺度上进行。

2、交通发展影响着现代城市规划理论来源

：考试大 在城市规划思想史上，许多重要的规划思想、理论和概念的创立都与交通的发展即交通方式的进步息息相关。如美国城市规划师Perry在进行纽约地区的规划时，首先创造了“邻里单位”的规划思想，其主要出发点就是为了避免汽车交通干扰居住区的安静和保证小孩上学的安全。这种“扩大街坊”的城市空间组织形式在城市规划思想史上是一个划时代的突破，其结构形式对世界各国的居住区规划设计有着深远的影响。1945年，哈里斯（Harris）和乌尔曼（ulman）又提出了城市多核心理论模式，认为城市核心的分化和城市地域的分异是在区位、可达性、集聚、分异和地价等因素综合作用下形成的，再加上历史因素影响和局部地区的特殊性，使城市地域形成了多极核心。中心商业区是市内交通的焦点，但并非居于城市几何中心；靠近市中心是批发和轻工业区；重工业区布置在市区边缘；工人住宅区通常分布于市中心周围；而中、高级住宅区则布置于环境较好的城市另一侧。

国外交通发展与城市规划实例

1、发达国家的经验教训

百考试题论坛 在北美，以私人小汽车为主导的交通模式，但很多城市从20世纪初就坚持不停地建造公交轨道系统，大力发展公共走廊，限制和分散市中心，建立了发展小汽车和公共交通优先的体系，这些地方现已成为世界上最早建造高架、轨道的都市。在欧洲，许多国家有比较严格能规划控制、长远的发展战略和保证这一长远目标逐步实现的政策措施，城市发展呈现出与公共交通系统互为依存、互为促进的良性循

环的状态。公共交通与个人交通结合起来，依靠组织严密的换乘联运系解决繁忙复杂的交通。这样就形成了私人小汽车连接家庭和铁路车站，铁路干线沟通外城、外城和市中心，公共汽车连接地铁和铁路车站的完善体系，有利于一个城市和地区的可持续发展。（1）美国的教训。二次大战后，美国开始加速建设高速公路以适应私人小汽车发展。此举导致城市人口向郊区迁移，土地利用的密度降低，城市布局趋向分散化。因此带来城市中心地区衰落，社区纽带断裂，以及能源和环境等方面的一系列问题。人们逐渐认识到任何城市都很难解决任由小汽车发展所带来的污染、拥挤、内城衰落和产生交通弱势群体等问题。过度使用小汽车不利于社会和经济的可持续发展。为了重新吸引人们使用公共交，有关城市政府开始实行相应的财政补贴政策。20世纪60年代以来，虽然联邦政府几度斥巨资振兴公共交通，结果也只能使公共交通在没有足够票价收入的情况下维持起码的服务水平，而无法使它再度成为小汽车的竞争对手。加利福尼亚当局曾希望将公共交通乘客的比例由2%提高到10%，投资进行公共交通建设，第一条从洛杉矶到长滩的35km长的轨道交通投资近8亿美元，每年的运营费用高达4000万美元，每天乘客人数3万人，其中仅包括30004000个先前的小汽车乘客。造成这种局面的主要原因是城市郊区低密度的蔓延不利于公共交通进行有效率的服务。“一个拥挤的改善造成了另一个拥挤，从而造成了人们的生活方式与小汽车密不可分。当这种交通系统与城镇发展耦合一体后，再想改变几乎是不可能的。”（美国伯克利大学规划系教授RobertCervero语）有鉴于此，美国规划学者重提土地利用与交通方式的配合问题，认为恢

复公共交通竞争力的关键在于城市规划中使土地利用恢复便于公共交通服务的形态。（2）斯德哥尔摩的经验。本文来源:百考试题网 斯德哥尔摩的地形地貌完全可能采用以公路干线为主导的发展模式，但该市采用了城市规划和交通协调发展的策略~20世纪50年代的城市规划就采取了围绕轨道交通站点的高密度发展，使居民利用与中心城相连的轨道交通而不是小汽车通到中心城区，从而达到向卫星城疏散人口的目的。斯德哥尔摩的一半人口居住在中心城市，另一半居住在新城。尽管新城远离市中心1520公里，但便捷的交通是新城居民感到这里仍然是斯德哥尔摩城市的一部分；同时，由于工作岗位的多样化布置，使得新城同样吸引老城的居民。这些建于战后的新城全部位于放射形铁路的车站处，本身的尺度和布局非常有利于步行交通：铁路站口结合公共广场布置，周围是超市、各类商店、日托中心和其他服务设施，还有配置了座椅、报亭、路边咖啡座、有盖步行连廊以及花坛等设施的步行道与周围的住宅区连接。从中心向外建筑密度逐步降低。建筑档次逐步提高，特别有利于低收入居民使用公共交通。交通枢纽与社区中心相结合所带来的好处显而易见。为铁路车站集散乘客的步行系统和公共汽车线路同时也可以将居民带到社区中心去。居民在下班途中购物，既方便又减少了出行，服务设施也得到了稳定的客流，政府则获得了更多的税收。最重要的是，上述规划模式防止了小汽车过度使用和城市无序蔓延。在斯德哥尔摩这样一个高收入、高汽车拥有率、低密度的城市里，上班一族使用公共交通的比例相当可观。以其新城魏林比为例，在全部居民的非步行上下班出行中，公交分担率超过50%。

2、发展中国家的经验来源

：考试大的美女编辑们在巴西库里蒂巴，政府积极改善公共交通，修建BRT（快速公交系统）系统，建立了安全、有效、覆盖全地区的公共交通网，较好地解决了城市发展对交通的需求。库里蒂巴不同于其他城市的最明显的标志也许是没有拥挤的道路交通所带来的方格连接市中心。大多数的城市以同心圆方式发展，当他们的市中心的商业区的密度逐渐增加的时候，就在城市外四周增加新区。尤其在大多数往返者乘私人小汽车从城市的四面八方来市中心的时候，拥挤是不可避免的。在70年代，库里蒂巴有关当局则强调沿着规定的结构轴线发展，在发展使商店、工作场所与住处彼此容易接近的公交路线的同时，让城市向外扩展。沿着城市发展的5条主要轴线中的每一条都由三条平行的公路组成。干道包括两条快车道，两侧有慢车道：距两侧各一个街区都有横贯市中心的高通行能力的单行道。利用土地的法律促进了靠近各个轴线的地区中住房与商业服务业密集开发。库里蒂巴用以公共汽车为基础的公共交通系统扩大了这些空间变化，这一系统是为方便和高速度而设计的。区间的与支线的公共汽车线路补充了沿着结构轴线的快车道在5个快车道远端的大型公共汽车终点站让乘客可以从一个线路换车到另一个线路沿着快车道每隔两公里左右设置的中型终点站也能做到这一点，付一次车费乘客就可从快车道换车到区间公共汽车或慢车上。实行公共交通系统也能够使大约4万套新住房的低收入住房计划得以开展。实行公共交通系统以前，该市为低收入的人的住房购置了土地并且将其放在一边，它们的地点靠近1972年创建的制造工业区，位于市中心西边大约8公里处。因为土地的价值在很大程度上取决于交通方便与否和离其它

设施的远近。这些“土地股票”使穷人在一个地区内可能有容易到达工作地点的家。否则住房价格将是负担不起的。公共汽车线路就像地下铁道一样有一条完全给它们用的车道，比起必须与拥挤的汽车流争道才能到达目的地的公共汽车线路，这种通行权显著地减少了行车时间，而且通过将混凝土与沥青铺在地面上以代替挖开地面后将钢轨放在它下面，该市没法用不到地下铁道初始造价5%的资金，达到了大部分目的。库里蒂巴的快速公共汽车系统被设计为一个整体，而不是将公共汽车、车站与道路设计为互无联系的组成部分。所以，公共汽车线路采用了要是没有它们，市里就可能已经建造的地下铁道的许多特点。有了这种公共汽车系统可以节省几十亿美元。大多数城区内的公共汽车系统需要旅客上车时就要付钱。因此延误了上人的速度。库里蒂巴的高架管道公共汽车站（上）取消了这一步骤：旅客进入管道时就付钱。这样，公共汽车就能把更多的时间实际上花在将旅客从一个地方运送到另一个地方。

3、国外经验小结

从以上几个城市发展的经验可以发现：来源：www.examda.com 在没有合适的政策保证和规划控制失效的前提下，公路交通即小汽车交通易导致低密度的城镇发展模式，一旦二者成为互相支持的耦合体，再要逆转是极其困难的。在大规模小汽车化到来之前，建立起公共交通与城市规划相互支持的良性的发展链至关重要。公共交通为主导的发展模式有利于节省土地、降低能耗和减少污染。在汽车交通已经相当发达的今天，不论是轨道交通还是常规地面公共交通，已经失去了其在20世纪初处于一种唯一有效的交通方式的有利地位。公共交通为主导的发展模式不会自动出现，必须有政府强有力的干预和支持，

政策导向、多种经营与土地开发的整体运作，才能保证公共交通存在的有效性。

1、国外经验的启示：建立公共交通导向的土地利用模式是解决我国城市交通问题的根本出路。交通的发展尤其是现代城市汽车交通的发展，对城市的空间结构布局、城市形态具有重大影响，因此城市规划必须与交通发展的这种变化相适应。在我国目前整体经济水平较低条件下，使用小汽车需要付出很高的社会成本，包括相关的市政设施投资和因为交通拥挤、环境污染等造成的损耗，社会边际效益较低，因此不是理想的资源利用模式。即使在我国的经济水平大幅度提高后，能源与土地相对稀缺的基本国情也不会改变。资源条件决定我们不可能像北美人一样地生活。在中小城市以及城市中心地区，相对均匀分散的市局形态非常适合步行、自行车的交通方式和小站距公共汽车服务。结合美国交通发展的教训到斯德哥尔摩和库里蒂巴的经验，我们得出重要结论：应该把交通的优先发展权给公共交通而不是私人汽车，并在城市规划阶段就建立公共交通导向的土地利用模式，才是解决我国城市交通问题的根本出路。

2、我国建立公共交通导向土地利用模式的途径来源：

考试大（1）控制小汽车的使用。合理地提高小汽车的使用成本，将小汽车的使用控制在适当的时机及合理的范围内，以便在小汽车大量发展之前形成利于公共交通服务的土地利用形态，最终使人们在拥有小汽车之后能够仅为少数的目的、仅在交通不拥挤的时间和地区使用小汽车，多数情况下尽可能地使用低能耗、少污染的公共交通工具，从而使小汽车的增长符合环境保护以及经济和社会发展的整体利益。

（2）制定完善的区域土地管理计划和规划，对站点区域进行充分的开发。公

交导向的土地开发模式要求对站点区域进行完善、充分的开发。要达到这一要求首先就必须对公交沿线及站点附近区域的土地进行统一管理、充分部署，并对土地进行综合开发利用（包括开发商业用地、住宅用地、公共设施用地等）。

（3）打破部门行业界限，实现公共交通项目的联合经营。作为一个综合性的开发项目，公共交通社区非常强调各子项目之间的相互协调以及步行系统和公共交通方式的支配地位。不难看出，主干公共交通走廊与房地产开发、公共汽车支线、以商业、娱乐等相关设施的相互配合，是保证项目成功的关键所在。因此，开发公共交通社区必然要求对分散的土地所有权和项目开发权以某种形式进行“土地重整”和“项目重整”，在合理确定有关部门和经营团体利益分配的前提下，将开发、经营的权利相对集中。在市场这只“看不见的手”的指引下，追求经营效益最大化，最终将推动城市土地利用形态朝着更有利于公共交通服务的方向发展。相关推荐：山陕甘会馆的历史和艺术价值（一）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