

国外城市交通发展战略城市规划师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/646/2021\\_2022\\_\\_E5\\_9B\\_BD\\_E5\\_A4\\_96\\_E5\\_9F\\_8E\\_E5\\_c61\\_646137.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/646/2021_2022__E5_9B_BD_E5_A4_96_E5_9F_8E_E5_c61_646137.htm) 由于交通问题的存在

，很多学者提出了解决交通问题的若干战略和政策。不同政策反映了城市历史、现行社会经济条件以及形成交通压力的差异。英国学者杰迈克尔汤姆森（J. M. Thomson）70年代中期提出了解决城市交通问题的五种战略，它们分别适用于不同结构的城市，同时也决定了城市的布局形式。来源

：www.examda.com 1.强中心战略 一些城市规模很大，而且在私人交通设施扩大以前，由于大量使用公共交通工具，致使城市表现出高度中心化现象。强中心战略最适合于这些城市，如伦敦、巴黎、纽约、东京、罗马、柏林、上海。该战略的目的是维持中心化的经济优势，使城市中心交通阻塞带来的经济不利后果减少到最低程度。这个战略的主要特点是：有一强大的由道路和铁路组成的放射状交通网；除近市中心区外，没有高速环线连接这些放射状线路；有一个容量很大、站距短、车次多、密布市中心区的地铁网；放射状交通线上设置有次中心；在放射状交通线上，公共交通与私人小汽车交通互相竞争，并在竞争中达到平衡。许多城市在运用这个战略时，都是在保持强大城市中心的同时，注重郊区发展。因此，要提供一个有效的公共交通系统，把郊区和市区联系起来，把城市各个组成部分连接起来。同时，鼓励各种职能向副中心扩散，这些副中心也与公共交通和道路系统联系起来，以减轻对中心发展的压力，并使交通量更均匀地扩散到系统的各个部分。www.Examda.CoM考试就到百考试题 2.

完全机动化的战略 在小汽车大规模增加时期发展起来的城市，往往表现出扩散的结构。该结构以城市道路系统为基础组织起来。这类城市往往缺乏一个传统的城市中心，或只有很小的市中心。采用这个战略的城市如洛杉矶、底特律、丹佛、盐湖城等。完全机动化战略的特点是：有一方格状道路网，以使交通量尽可能均匀分布；道路网由高速路、干道和普通道路构成，以连接若干郊区中心，使机动车尽可能通行无阻（图12 - 1（b））。这个战略的主要问题是，道路网的建设费用太高，大量使用机动车使环境污染加重，系统内不同职能中心相距太远。

3.弱中心战略 有些城市的主体形成于20世纪以前，以后又经历了不断扩散的阶段，因此在市区表现出中心化城市结构特征，郊区则表现为非中心化结构特征。这类城市的中心具有商业优势，但不存在过度交通阻塞现象；而在郊区，几乎不存在交通阻塞问题。如墨尔本、哥本哈根、旧金山、芝加哥、波士顿。弱中心战略的制定就是要维持这种结构。这个战略的特点是，市中心规模较小，有放射状的道路网为市中心服务；城市的大部分工作岗位分布在郊区和边缘地带，交通主要靠小汽车，有通过能力很大的环线为其服务；郊区中心多形成于环路与放射路交叉的地方。

来源：考试大 弱中心战略的稳定性往往不易保持，因为这种线路可能面临中心化和非中心化两种力量的冲突，而要维持这两种力量的平衡非常困难。若平衡不能维持，则可能出现两种截然相反的结果：中心化力量增强产生中心化系统，市中心得到发展，并超出了原来的作用和范围，从而形成一个强大的市中心，致使原有公共交通设施严重不足；非中心化力量加强产生非中心化系统，市中心衰落或演变为次中心，从

而使城市向小汽车方向发展，致使原有的公路基础设施严重不足。所以，弱中心战略的主要问题是不能自行平衡、自行调节。需要用规划来控制并维持市中心与次级中心之间的平衡，而将市中心与副中心的就业、商业和其它活动量维持在恰当水平是很困难的。

#### 4. 低成本战略

前面三种战略有一个共同点：都是费钱的战略。完全机动化战略，需要有规模较大的高速道路网，还需要许多次级道路和大量停车场；弱中心战略，虽然在建设公路和停车设施方面可以稍为省钱，但却需要一个造价高、而利用率不高的公共交通系统；强中心战略，所需要的公路和停车场虽比前两者要少，但却需要一个综合的、质量好的、运输量大的公共交通系统。这些都是很费钱的。在发展中国家的城市中，要提供低成本道路和公共交通系统，以减轻交通阻塞问题，在财政上通常是不可能的。

低成本战略就是针对发展中国家的城市提出的，其出发点是，对现有的道路交通设施和管理进行调整，而不是修建大量新的道路交通设施来满足新的要求。低成本交通系统必须立足于普通道路，不能指望高费用的铁路和高速路。这个战略的特点是有放射状路网，主要行驶公共汽车或电车；若干规模较小的次中心沿放射线布置；干道的主要功能是联系各次中心。波哥大、拉各斯、加尔各答、伊斯坦布尔、马尼拉、德黑兰等城市采用了这个战略。

www.Examda.CoM 考试就到百考试题

#### 5. 限制交通战略

限制交通战略是以经济学中的边际社会费用理论为基础的。按照这个理论，社会付出的投资和损耗应该与产生出来的商品和服务的价值相等或成正比。这是最理想的资源分配方案。事实证明，在道路交通阻塞的地区，社会的投资非常高，而社会投资产生的价值极低

。各级市政府不应消极地转移或避开交通混乱，而应高度重视交通量；对交通量的需求，应当象对待其它商品或服务那样，予以适当限制。这是唯一从根本上解决城市交通问题的战略。所以，限制交通战略的实质是有意识地对交通量加以限制。百考试题 - 全国最大教育类网站(100test.com) 限制交通战略的目的是：避免人们不必要的路程，把城市的居住、工作、上学、购物和文娱等许多活动规划好，把这些活动安排在人们可以充分利用公共交通的交通走廊地带。这个战略的特点是：有一个强大的市中心，有很好的公共交通为这个市中心服务；城市中有不同等级的中心，如市中心、区中心、郊区中心、邻里中心等，其功能由中心地原理决定，这种分级布置的目的是尽量减少人们对外出交通的需要；有一个公共交通网将各级中心连接起来，以吸引人们利用这些公共交通设施，而减少对小汽车的依赖。伦敦、新加坡、香港、斯德哥尔摩、维也纳、不来梅、哥德堡等城市采用了这个战略。相关推荐：解决我国城市交通问题的途径 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](http://www.100test.com)