

城市道路交通问题探讨城市规划师考试 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_9F_8E_E5_B8_82_E9_81_93_E8_c61_646646.htm

近 20 年来，我国城市获得了前所未有的发展。但是，一些城市所出现的交通拥挤堵塞问题也是空前严重的。目前，全国 32 个百万人口以上的大城市中，有 27 个城市的人均道路面积已经低于全国平均水平；90 年代中后期，上海等城市中心区 50% 的车道上高峰小时饱和度更是达到 95%，全天饱和度超过 70%，平均车速下降到 10 km/h。为此，交通问题已经日益引发各城市政府的重视，并成为民众关心的焦点。2000 年，国家公安部、建设部联合发文，要求全国部分城市实施道路交通的“畅通工程”，力图通过行政手段促进道路建设和交通管理协调，推动城市交通拥挤堵塞问题的缓解¹。尽管如此，实践中不少城市所体现出的重道路建设而轻道路政策理论研究，重交通规划而轻交通管理，重短期“政绩”而轻长远目标的某些倾向，使我们不得不深刻地思考以下问题。

1 道路交通拥挤的缓解在于整个道路交通开放系统的不断改进。目前，许多城市里的交通问题是通过局部路段、局部道路交叉口的拥挤堵塞反映出来的。显然，按照西医“脚痛医脚，头痛医头”的观念，拓宽这些道路，在交叉口修建立交似乎是立竿见影的解决办法，但问题却很少这样简单。以美国的城市道路建设为例，城市里更宽更多的道路、立交在建成之初的确方便了人们的出行。但是，越来越多的事实表明，草率地选择多修路来解决城市交通问题，最终导致了美国城市里更为严重的交通构成失衡、交通拥挤及城市中心衰

退等问题〔2〕。究其原因就是不少研究者、决策者曾经错误地估计了道路建设对解决城市的交通问题的积极作用而忽略了其他方面，如交通需求、公共交通、交通管理等对解决城市交通问题作用的全面研究。结果，路修得越多，促进了私人轿车的消费，而道路拥挤情况依旧，公共交通也日益变得更加的萎缩（如图一）：典型的如洛杉矶和底特律两个城市。到60年代，虽然两市分别修建了多达数千公里的汽车专用道路，但交通拥挤问题依旧。同时，因服务水平下降，其公共交通严重萎缩，客运量分别下降到总客运量的1.5%、4.5%〔2〕。两城市仍有大量承担不起私车交通的市区贫穷人口，于是又引出了如何为这部分人提供必须的交通条件及市中心衰退等社会问题。美国政府认识到城市交通设施建设的局限性和公共交通的重要作用，并于60年代通过了世界上第一个比较完善的《公共交通法》。而北京在这方面似乎也走过一段弯路，前些年已修通投资巨大、立交众多的二环、三环主干道路81 km。但由于辐射道路干线和支线建设滞后，没有形成与环线相配套的完整道路及相应的管理系统，加上这些年机动车辆的迅猛激增和相应交通需求管理不力〔3〕，环线进出口上往往堵塞，形成了新的交通问题。大城市解决交通问题的重点应不再局限于道路交通设施的建设，而应扩大到建立一个以社会化公共交通网络为主体，以快速交通为骨干的多层次、多元化交通方式协调运行系统。在这一系统中，道路建设、客运系统、货运系统及相应的交通管理与控制系统都将得到很好的研究和解决。2 城市交通问题的缓解有待于提高道路交通网络建设研究和决策的科学化水平近20年来，国内城市修建道路、改善城市交

通环境的热情异常高涨。但是，由于没有形成一个科学化的研究、决策机制，部分行政领导的个人意志代替了科学、民主的研究、决策过程，以至不少城市把主要精力、资金投入了主要道路建设和相应的地产开发，道路建设项目草率上马。还有高架道路热，高架道路本来是一种迫不得已的事情，但是好多城市还在追求，甚至把它作为市长的政绩，列为“为民工程”，结果非但没有解决原有交通问题，还造成了不少新的交通问题和隐患：本文来源:百考试题网

2.1 新建、改建道路集中在市区和开发的新区，道路建设时序、走向、宽度等与城市发展方向及规模不符，浪费大量建设资金和道路资源。如北海、张家港的道路建设。同时，在许多城市的外围，城市道路与公路的衔接没有得到应有的重视，造成交通进出城市十分不畅，导致出入境交通影响市内交通。典型的例子如广州外围道路系统及沪宁高速公路和沿线城市市区道路的衔接。

2.2 主要干道或几个重大交通项目的建设占用了几乎全部的资金，相应的交通政策、交通规划研究、反馈得不到应有的重视，交通设施建设科学性少，随意性多，对缓解城市交通问题作用不明显。目前，从全国范围看，真正对城市交通问题长期投入人力、物力进行研究的城市仅有北京、上海、南京、广州、深圳、沈阳、武汉等城市。我国，多数城市还是仅仅把城市交通问题作为一个子专题单独进行阶段性研究。还没有引起人们长期的足够的重视。城市交通问题因其复杂性、综合性、长期性已经使得单凭几个规划人员或一个政府职能部门（如建设部门）的力量无法应付。

2.3 与道路相匹配的交通管理子系统的研究、改善有待重视。我国许多城市中道路建设虽然规模、声势浩大，但相应的

管理设施研究、建设却相对滞后。从国外的经验看，交通管理已经从“点控制”（道路交叉口控制）到“线控制”（道路通行控制），进而发展到整个城市区域“面控制”（通过计算机网络和遍布区域的探测器、摄像头、大型可变电子显示屏幕、实时交通广播等，科学控制和引导交通流）。最近十几年，综合考虑道路、车辆、交通参与者、计算机处理技术等因素的智能交通系统（ITS）的开发和研究更是方兴未艾，并在解决城市交通问题里发挥越来越大的作用。我国668个城市中，目前系统作过交通调查及编制城市交通规划的城市仅有40余个。来源：www.examda.com

2.4 土地使用

使用交通流量评估得不到重视，土地使用与交通生成和吸引之间的和谐关系失控。我国现行的有关的法律中，如《城市规划法》、《房地产管理法》等，对于土地使用、建设项目的交通流量评估、停车位设置等没有很严格的规定。因此，在一些城市里，未经土地使用强度评估和交通流量预测，跟着投资商屁股后边的，沿新建、改建道路的高密度房地产开发往往引发比原先更为严重的交通、规划、社会等问题。典型的如前些年沿杭州西湖的道路拓宽及高楼建设。90年代福州市中心的旧城改造工程，交通混杂，秩序混乱，事故频发。为此，从实践效果看，由于缺乏稳定的城市交通问题研究机构和必要的交通基础研究，忽视交通管理的潜在价值，以及建设项目的交通流量评估法律地位不强，我国许多城市近年的道路建设及其政策制定、落实，在缓解城市交通问题上并未起到显著的作用。

3 城市交通问题的缓解有待于政府机构

改革和相应法律法规的必要支撑 长期以来，我国城市规划、城市道路建设和维护、公共客运、道路交通管理和公路建

设、轨道交通的管理职能分别属于建设、公交、公安、交通、铁路等部门。各方均有自己的一套思路和做法，缺乏必要沟通和协作，又有在部分问题上争权夺利或相互推诿的弊端。借此政府机构改革的东风，在《城市规划法》、《城市道路管理条例》、《道路交通管理条例》等的基础上，制定《交通法》、《公共交通法》、《轨道交通法》、《城市停车场法》等系列化法律，减少各方上述职能不清、政出多门、相互推诿等弊端已属当务之急。来源：www.examda.com 4 “软硬”兼施未来解决城市交通问题的必经之路 总体上说，交通设施容量的增长速度永远赶不上交通需求的增长，单靠交通设施容量的增长来解决城市交通问题已经被证明行不通。为此，“软”“硬”兼施、想方设法实现道路容量的科学扩张与现有道路运能潜力的挖掘，将是我国未来解决城市交通问题的必经之路。具体说，应立即着手以下几个方面来综合解决我国城市当前所面临的交通问题：4.1 强化交通基础研究，实现交通容量的科学扩张 我们必然要选择一条用最省的土地资源和较少资金满足尽可能大的城市交通需求的途径。而这样一条途径，很大程度上是建立一个综合的客货运交通系统的问题。因此迫切需要我们建立健全相关研究机构，长期有效地展开相关的基础研究，全面把握这一系统中的道路设施、客运系统、货运系统、交通管理系统、交通法规、机制设置等一系列子要素，及时为科学的交通决策提供有力依据，把城市有限的人力、财力、土地资源投入到最有利于解决其交通问题的方面去，实现交通容量的快速、高效扩张。百考试题 - 全国最大教育类网站(100test.com) 4.2 加强宏观交通需求管理，改善交通构成，发挥现有交通设施的最大

运能学习香港、新加坡、日本的有益经验，加强宏观交通需求管理，有效引导和控制私人交通工具出行的增长，同时积极扶持公共交通，维持合理的私人交通与公共交通的比例，保证一个较高的道路交通资源的使用效率已是中国许多城市，特别是摩托车增长过快的南方城市所面临的当务之急。同时，对于城市中普遍存在的自行车问题，通过错开上下班时间、弹性工作制实现高峰时段交通总量的削减、改善既有交通构成是值得各城市考虑的。北京、天津等城市在这些方面获得了一定的成功经验。

4.3 科学管理个体交通，保证人、车、路的和谐关系，缓解城市交通问题

从社会学角度来探讨行人、司机的行为对城市交通的影响，在我国还是一个很少有人涉及的课题。但是，从交通工程的基本原理出发，我们知道行人、车辆的有序流动对于保证城市道路的畅通有着重要的影响。也就是说，在解决好宏观的交通构成等问题后，微观的个体交通在局部路段的失范行为仍将可能对整条道路乃至整个道路系统的通行能力构成严重影响。例如，部分人员在道路上的乱穿乱行、乱摆乱买一直是我国许多城市交通拥挤混乱的一个重要原因。为此，从行人心理、严格执法、加强过街步道建设等角度深入研讨强化个体交通管理的可能，保证行人、车辆对道路资源特别是交通高峰期间道路交叉口的有序、合理使用，也将有助于缓解不少城市的交通混乱问题。

4.4 规范政府相关职能部门责权利，提高城市交通研究、规划、建设、管理等机构的协调、协作水平，实现对既有人力、物力、财力的合理搭配、使用，推动城市交通问题的缓解。

从经济学上说，城市政府是市场中掌握最多经济资源的利益团体，同时，它还拥有一般社会团体所没有的

许多公共决策的权力。为此，在缓解城市的交通问题上，城市政府所扮演的角色至关重要。它的科学决策、权力应用和对经济资源的合理使用将直接影响城市交通问题的实际效率、效果。但是，由于我国政府中交通规划、管理、投资、建设等职能相对分散，迫切需要我们利用城市政府机构改革的良机，提高各相关职能部门的服务水平及相互间的协调协作水平，最大限度地减少“内耗”。可以说，城市相关政府部门职能、权力的合理调整和规范，将促进城市对社会资源、经济资源的高效调配和使用，从而对进一步缓解我国城市交通问题带来深远而积极的影响。同时，从制度上确保专家和民众对城市交通问题决策的民主参与和监督，那些盲目追求“政绩”的道路设施建设的个人行为也将因此受到有力约束。如深圳市由29人组成的市规划委员会（其中公务人员不超过14人），对促进该市的民主、科学决策起到了不小的作用〔4〕。来源：考试大4.5加强立法，处理好土地开发使用和交通流量生成和吸引、城市停车场设置、扶持公共交通发展等问题。一是考虑在现有《城市规划法》和《房地产管理法》基础上修订这些内容；二是学习美国、日本等国的经验，进一步形成系列化的《交通法》、《公共交通法》、《轨道交通法》、《停车场法》等完整交通法规体系，以适应我国城市交通迅猛发展的形势〔5〕。相关推荐：城市规划的调查研究与基础资料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