

小城镇住宅区的道路规划与交通环境城市规划师考试 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\\_B0\\_8F\\_E5\\_9F\\_8E\\_E9\\_95\\_87\\_E4\\_c61\\_646805.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/646/2021_2022__E5_B0_8F_E5_9F_8E_E9_95_87_E4_c61_646805.htm)

9 小城镇住宅区的道路规划与交通环境 9.1 住宅区道路的功能 住宅区内的道路是城镇道路系统的有机组成部分。它不仅要满足住宅区内部的功能要求，而且还要与城镇总体规划取得协调。住宅区内部道路的功能作用主要有以下几个方面：(1)具有与一般道路相同或相近的基本交通功能和服务职能，即满足居民上下班、购物、上学等日常生活和清除垃圾、递送邮件等市政服务车辆通行方面的交通活动需要以及救护、消防、搬运家具、婚丧喜事等非经常性的交通需要。另外还要满足铺设各种工程管线的要求。把城市规划师站点加入收藏夹 (2)兼有观景、休闲散步、锻炼身体、认知定位和邻里交往等功能。住宅区的道路不仅仅是“通行”，而且是许多居民“活动”的场所，这是区别于城镇道路的重要内容，需要在住宅区的空间与环境规划设计中加以“支持”；要在满足居民出行和通行需求的前提下，充分考虑其在住宅区的景观、空间层次、形象特征的建构与塑造方面所起的作用。 9.2 住宅区交通组织来源

来源：www.100test.com 小城镇住宅区的交通组织包括动态交通和静态交通两个部分，前者是指人流与车流的交通组织，后者是指车辆的停放。两者的关系密切，不可分割。住宅区的动静交通联系着住区的外部交通，是城镇和区域交通的延续与终端之一，同当地居民的生活特点、出行规律以及居住者的年龄、经济水平和生理、心理需求密切相关；它对住宅区的空间组织和环境布置影响很大。 9.2

· 1 动态交通组织 住宅区道路系统规划通常是在住宅区交通组织规划基础上进行的。住宅区的动态交通组织可分为人车混行、人车分行、人车部分分行3种形式。 1)人车混行人车混行是一种最为常见的住宅区交通组织体系，是指人、车(包括机动车和非机动车)交通均通过同一个路网进行。在这种交通组织方式下的住宅区路网布局要求道路明确分级，并贯穿于住区内部。在私人汽车不多的地区，采用这样的交通组织方式既经济又方便，就目前来看，这种交通组织方式比较适合于我国大部分地区的城镇(图9·1)。 2)人车分行来源

：www.100test.com来源：考试大 这种形式由车行和步行两套独立的道路系统所组成，交叉处设立立交。“人车分行”的住宅区交通组织原则是在20世纪20年代由美国提出的。1933年在美国纽约附近的一个雷特邦小镇的规划中首次采用(图9·2)。它较好地解决了私人小汽车发达所带来的住区生活中的人车矛盾，因而成为西方国家居住区内交通处理的典范。建立人车分行交通组织体系的目的，在于避免大量私人小汽车交通进入或穿越住宅区而造成对居住生活质量的影响，如交通安全、噪声、空气污染等问题，建立起一套贯穿整个住宅区的步行系统，保证住宅区内部居住生活环境的安静与安全，使住宅区内各项生活活动能相当舒适地进行。这种交通组织的主要特征是：(1)住宅区内的汽车通道与步行通道和住宅区的主要车行、人行出入口在空间上完全分开，不能重合。设置步行道路和车行道路两个独立的路网系统。(2)步行路必须是连续的、不间断地贯穿于住宅区的内部，服务于整个住区，将绿地、活动场地、公共服务设施中连起来，并深入到各住宅的正面出入口。步行系统可以不穿越车行道路，

而到达住宅区的任何一处。(3)车行路应分级明确，一般以枝状尽端路或环状尽端路的形式伸入到各住宅或群体的背面人口。在车行路沿线周围配置适当数量的汽车停车位，在路的尽端处设回车场。人车分行的交通组织还必须满足消防、救护等要求。来源：考试大来源：考试大 人车分行的道路交通组织除平面上的处理之外，还可以通过立体空间的处理达到人车分行的目的。一般人车混行的交通组织，通过将步行系统整体或局部的高架处理，做一些二层步行平台或天桥，可以使人行和车行在立体空间上分离，达到比一般平面人车分行更好的效果，如广州东湖新村就采用了这种交通处理手段

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)