

城市规划师辅导：城市道路系统城市规划师考试 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_E8_A7_84_E5_c61_646834.htm

7.1.1城市道路是功能的，它们相互之间有时是矛盾的，在规划时，需按功能的主次进行协调。来源：考试大来源：考试大的美女编辑们

7.1.2城市道路的交通功能在城市道路诸功能中占有重要地位。为了确保交通安全。使它们发挥各自的效能，应采取不同的方法，对不同性质和不同速度的交通实行分流。目前国内用的三幅路，在路段上起了交通分流的作用，但在交叉口多方向的交叉和干扰仍集中在一起。解决这些矛盾需花费大量资金和用地，建造多层立体交叉口。因此，在新建地区宜从道路上实行交通分流。对旧城区、近年新建的地区和红线已作控制的规划地区，要将道路完全按系统实行交通分流难度较大，但这个交通分流的原则是必须在道路规划和改造中长期贯彻下去的。来源：考试大来源：考试大来源

：www.100test.com

7.1.3不同规模的城市对交通方式的需求、乘车次数和乘车距离有很大的差异，反映在道路上的交通量也很不相同：大城市将城市道路分为四级；中等城市可分为三级，即主、次干路和支路；而小城市人们的出行活动，主要是步行和骑自行车，对道路交通和道路网的要求也不同于大城市。随着城市的发展，小城市现在主干路也只相当于大中城市的次干路或支路，因此只将道路分为两级。本文来源：百考试题网来源：考试大

7.14城市道路用地面积占城市建设用地面积的百分率是根据国家标准《城市用地分类与建设用地区域标准》的规定确定的。由于大城市的交通要求比中小城市

高得多，而且城市道路网骨架的一旦形成又难以改动，因此，为适应大城市远期交通发展的需要，其道路用地面积率宜适量增加，预留发展余地。道路用地面积率中不含居住用地内的道路面积。其他道路，如自行车专用路，滨河步行路、商业步行街等均属城市支路。7.1.5人均道路和街道用地面积中不含居住用地中的人均道路面积；交叉口和广场面积是指大型立体交叉口、环形交叉口、各种交通集散广场和游憩集会广场等的面积，公共停车场地面积不含公共交通、出租汽车和货运交通场站设施的用地面积，其面积属于交通设施用地（U2）面积；也不包括各种建筑的配建停车场的用地面积，其面积属于公共建筑（C）用地面积。7.1.6规划的城市道路网等到分期实现，往往已是20年后的事。在这未来的20多年内，我国的国民经济和汽车交通事业将会有较大的发展。根据国内外的经验和教训，在城市道路网规划指标取值时，将比现在有较大的增加。把城市规划师站点加入收藏夹一、

机动车设计速度对道路线形和交通组织的要求起着决定性作用。道路网骨架和线形一旦定局，将长期延续下去，即使遇到自然灾害或战争的破坏，在恢复和重建城市时，也较难改变。另外，对外开放的城市道路，设计速度不宜变化太大。目前国内不少城市对道路上的行驶车速作了自己的规定，外来车辆一进市区就很难适应，或违章或将车速降得低，对城市交通效率的发挥很不利。为此，条文中对次干路和支路的设计速度，不论城市规模大小，均作了统一的规定，对于快速路和主干路才按城市规模作了区分。二、道路网的密度，是指单位城市用地面积内平均所具有的各级道路的长度。快速路，对人口在50万以上的城市，其用地一般在7km × 8km以

下，市民活动基本是在骑30min自行车的范围内，没有必要调协快速路；对人口在200万以上的大城市，用地的长边常在20km以上，尤其在用地向外延伸的交通发展轴上，十分需要有快速路呈“井”字或“廿”字形切入城市，将市区各主要组团，与郊区的卫星城镇、机场、工业区、仓库区和货物流通中心快速联系起来，缩短其间的时空；对人口在50万~200万的大城市，可根据城市用地的形状和交通需求确定是否建造快速路，一般快速路可呈“十”字形在城市中心区的外围切过。快速路和主干路在城市交通中起“通”的作用，要求通过车辆快而多。次干路兼有“通”和“达”的作用，其上有大量沿街商店、文化服务设施，主要靠公共交通对居民服务。支路主要起“达”的作用，其上有较多的公共交通线路行驶，方便居民集散。支路的路网密度要求很密，表中所列的数值3~4km/km²，使该地区有较大的交通容量，以利于人流交通聚散。次干路和支路的路网密度不分大中城市都一样的数值，目的是希望在组织居民生活和生产活动中，具有相似的交通可达性，也有利于用它来组织非机动车交通。小城市的干路和支路取值比大中城市的值大，因为它们承担了农村乡办企业货运和农民进城工作和生活活动的交通。

本文来源:百考试题网来源：考试大来源：考试大 城市中支路密，用地划成小的地块，有利于分块出售、开发，也便于埋设下地上管线、开辟较多的公共交通线路，有利于提高城市基础设施的服务水平。目前国内许多城市的旧城地区，道路虽窄，但较密，可行驶小汽车的道路网度达18~20km/km²，每条道路所分担的交通量并不大，交叉口也容易组织交通；而在新建地区，道路很宽，但道路网很稀，有干路却缺少支

路，使干路各种车流和人流交通汇集量过大，加上近年来风行沿街设摊，使交通十分紧张。若支路多，即使占用一两路，对交通影响也不大；而缺乏支路的城市则交通问题和交通事故明显增多。对照国内外一些城市的实例和经验教训，在道路网中必须重视支路的规划。道路网的密度反映了城市用地的各类道路间距。在规划时各地块上道路间距应比较均匀，才能使道路发挥网络的整体效益。目前国内有些城市验算全市人均道路面积和全市道路网密度时均符合标准，但由于道路太宽、道路网疏密不均，例如，穿过方格道路网的河流上桥梁很少，使交通汇集在仅有的几座桥梁上，造成局部地区道路交通超负荷，高峰小时交通阻塞严重。

三、道路宽度

当道路的功能分清以后，有效地不同的系统和地段组织车流和人流，道路的宽度就可定得较合理。根据国内一些城市的经验，在城市用地上宁愿道路条数多些，使车辆有较好的可达性，也不要将道路定得太宽，使车流集中在几条干路上，使交叉口负荷过大。

www.Examda.CoM考试就到百考试题
百考试题论坛来源：www.100test.com

道路宽度中包括人行道宽度与车行道宽度，不包括人行道外侧沿街的城市绿化用地宽度。城市中其他道路不作具体指标规定，视城市交通需要而定，但其他道路用地可计入支路用地内。居住用地内的居住区道路，其功能作为城市支路，其道路面积计入居住用地面积（R13，R23，R33，R43）内。

相关推荐：城市公共停车场
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