

解决我国城市交通问题的途径城市规划师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/647/2021_2022__E8_A7_A3_E5_86_B3_E6_88_91_E5_c61_647106.htm

解决我国城市交通问题应从两个方面入手，即进行城市交通问题的综合治理和加强城市交通设施的建设与管理。

1.城市交通问题的综合治理

采集者退散 在城市这个大系统中，城市交通只是诸多因素中的一个，它同其它因素有着密切的联系，采取局部治理的方法不是良策，它的结果往往是解决了一个问题而又牵出另一个问题。只有根据国家的交通政策和规划，结合当地特点，使城市规划部门、建设部门与各有关经济部门协调起来，实行综合治理，才能将城市中居民的流动和货物的运输在时间和空间距离上缩得较短，才能迅速、安全地取得良好的效益。

（1）合理布置吸引人流的公共建筑物。城市中吸引人流的集散点、枢纽点，例如大型体育场、影剧院、游乐场、百货商店，以及铁路旅客站、长途汽车站、客运码头、大型工厂等，会引起复杂繁忙的交通运输问题。因此，在城市总体布局时不要将吸引大量人流的公共建筑物过分地集中，以免造成交通运输和管理上的困难。在规划设计交通集散的过程中，应从城市总体交通着眼，妥善处理建筑物的出入口、公共交通的衔接部分、广场停车场地以及周围道路等方面的关系。大型体育设施附近的路网必须环通，使之具有较大的疏散能力，以免局部交通阻塞。对于有大量人流的建筑物，如影剧院、商场的进出口，要避免直接设置在交通干道上。已建成的项目，在交通干道上可仍保留其进口，至于其出口，应按照能在短时间内疏散大量人流的要求，可分别通过邻近

几个支路、小巷疏散人流，以免干扰主要交通干道。另外，还要妥善处理商业群与交通干道的关系，避免在交通干道的两侧或交叉路口设置商业群。

(2) 全面掌握城市客、货流的流源、流向和流量，调整城市交通运营。城市交通规划只有同居民的出行活动，与货物在市区的流动规律紧密结合起来，才能符合实际需要。过去，由于我们缺乏对客、货流的动态分析，未能很好掌握城市交通的“源”和“流”，出现了许多不合理的运输现象。例如，有的城市公交线路不符合客流的要求，终点站并不是客流的起点或终点，造成大量乘客在此集散仅是为了换乘的状况。如果我们掌握了客流的方向，就可以通过调整路线来疏解开这类换乘集散点。所以，全面掌握城市客、货流的流源、流向和流量，认真做好预测工作，是规划和调整公交线路系统，改善行车组织，提高运营能力的至关重要的工作。

(3) 合理组织城市交通的运营路线和时间。做好这项工作，可采取以下措施：

实行单向交通。国内外实践证明，交通分流，能够充分利用现有道路，提高通行能力和行车速度，减少交通事故。据有关调查，单向交通可使车辆行驶时间缩短22%，停车时间缩减60%。但是，我国目前实行单向交通的城市不多。

汽车和自行车分道行驶。据有关部门统计，全国大中城市50%以上的交通事故与自行车有关。如果在主、次干道的两侧或单侧设置自行车道，用绿带或栅栏隔开，汽车与自行车分道行驶，可以提高行车速度和减少交通事故。据北京、广州等地统计，汽车和自行车分行后，道路的交通事故减少了50%，车速却提高了25%。

错开职工上、下班时间。城市职工的上、下班活动，是城市内部人口流动的基本现象。其特点是流量特大

、时间特短。高峰时，人流拥挤成团；高峰一过，街道秩序如常。城市交通问题，主要表现在上下班的高峰时刻。可以说解决了城市上下班的高峰运输问题，即解决了大部分城市交通问题。实践证明，错开职工上下班的时间，通过延长运输时间来降低高峰的峰值，便可缓和上下班高峰时间的交通负荷。在一些通往城市工厂区的交通干线上，更应采取这个办法来缓解交通拥挤的矛盾。www.Examda.CoM考试就到百考试题

2.城市交通设施的建设

加强城市交通设施的基本建设，是从根本上解决城市交通问题的途径。城市交通设施主要包括道路系统和交通工具两个方面，必须在加快建设的同时加强管理。从有利于城市的交通运输出发，城市道路系统应符合以下九项要求：道路功能分工要明确；要避免过境铁路穿越市区；路网要密，而且畅通；处理好影响交通的节点；横断面的选择要因地制宜；要处理好人行交通；要消除在路上、甚至在交叉路口任意停车的恶习；要建好公交客运综合换乘站；要建好城市加油站。城市道路只要符合上述要求，才能使城市交通运营达到安全、畅通、高效率的目标。而要达到这一目标，最根本办法是加快城市道路系统本身的建设步伐。具体来说，应从以下五个方面采取措施：来源：考试大

(1) 区分不同功能的道路性质。城市交通的特点是：行人多，车流和人流组成复杂，而且各有自己的特殊的运营规律。只有根据这些规律将道路功能严格区分开来，城市交通才能高效率地运转。根据实际调查，绝大多数交通事故是发生在机动车与非机动车之间的。因此，按客货流不同特性、交通工具不同功能，以及交通速度差异等，将道路区分为不同功能的做法，已为世界各国所广泛采用。我国公安部门对城

市道路交通组织提出车、人“各从其类、各行其道”的原则，也是符合客观实际的。

(2) 建立完善的道路系统。建立完善的道路系统通常采取对交通车辆分流的办法，即快、慢分流，客、货分流，过境与市内分流，机动与非机动分流；并采取开辟步行区、自行车道、快速公共交通专用道等辅助措施。

(3) 改善旧城区的道路系统。搞好这项工作，可以从组织及道路工程建设两方面采取措施。在组织方面，首先要提高用地布局的合理性。因为用地布局上的不合理，往往会带来不必要的往返交通量。同时，对吸引大量货流和人流的单位的用地要适当进行调整，以减少一部分城市道路的交通量。此外，应对原有的道路作必要的整治，重新分配车流和人流；利用平行的、路面宽度不足的街道，开辟单向行车道；修建环绕干道和开辟绕行干道等，对于改善城市道路系统也是行之有效的措施。

来源：考试大 (4) 形成地上、地下结合的交通枢纽。随着城市交通的发展，可建设由行驶在不同空间的各种交通工具所组成的立体体系。这个体系包括高架的、地面的、浅层的、深入地下的。它以地面为主，上下补充。

来源：考试大 开发各种新型的公共交通工具也是加强交通设施建设的重要方面。现代城市中的公共交通工具，只有在自己专用的车道或轨道上行驶，不受别的车辆的干扰，才能有效地运行。我国城市公共交通发展之所以跟不上客运量增加的需要，一个重要的原因在于公共交通工具不够多样化。我国城市交通绝大多数都以公共汽车和电车为主，只有京津两市有地下铁路。要大力发展城市的公共交通事业，就必须开发多种新型的交通工具。首先是要逐步把运输能力大、污染少、速度快、能源省而又比较安全的有轨运输作为

城市交通的主要工具。在规划和建设城市交通中，要始终坚持优先发展地下铁道，辅之以公共汽车、无轨和有轨电车的方针，逐步形成一个以地铁为主的公共交通体系。据资料，现今世界上有百余个地铁系统在筹建，其中已投入运营的有60个城市的68个系统，营业里程3 400多千米，年客运量145亿人次，分别占这些城市地面公交总客运量的2162.4%。巴黎地铁占客运量的比重最高，为62.4%；纽约为59.2%，莫斯科为44%。可见，解决大城市公共交通效率低的最优方案是充分发挥地铁的作用。我国目前财力有限，改善城市客运，近期应以挖掘现有交通工具的潜力为主；但从长远的战略意义看，要根本解决我国城市的交通问题，只有依靠大力开发以地铁为主的各种新型交通工具。相关推荐：城市环境问题的产生和表现形式 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