

城市规划师辅导：城市交通与通信城市规划师考试 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__E5_9F_8E_E5_B8_82_E8_A7_84_E5_c61_647204.htm 城市交通与通信也是

城市基础设施建设的一部分，但是，由于其对城市发展有极大的推动作用，因而城市现代交通与通信的发展与建设生态城市是实施城市现代化过程中并列的两个课题。8.1 城市交通发展战略和综合交通规划
本文来源:百考试题网百考试题论坛来源：考试大的美女编辑们 交通是城市发展的先导，城市总是在交通发达的地区率先发展起来，随着全国空港、海港、铁路、公路、水运网络的发展与完善，在新的交通枢纽、节点上，必然会涌现出更多的新城。从城镇体系布局角度看，所谓轴向发展的“轴”，主要是指交通走廊，城市总是向交通轴聚合。交通不发达，经济落后的地区，为推动经济的发展也总是要发展交通，把现代化的交通引入城市。本文来源:百考试题网采集者退散 但是，城市离不开交通，交通又反过来给城市带来诸多矛盾。尤其是大、中城市，随着交通量的增大，机动车的快速发展，交通堵塞严重，交通事故频发，机动车尾气污染大气，都给城市带来更加严峻的挑战。交通问题至今仍是世界各国长期困扰城市的问题，是各级政府关注的焦点。为解决日益严重的城市交通问题，就要进行城市交通发展战略研究，编制城市综合交通规划。8.1.1 当前我国的城市交通状况来源：www.100test.com来源

：www.100test.comwww.Examda.CoM考试就到百考试题 鉴于我国大多数城市处于工业化初期和中期阶段，自改革开放以来，城市化进程骤然加速，国内生产总值连续多年呈两位数

百分比增长，使城市处于快速变动的时期，这个时期落后的交通方式与先进的交通方式并存，城市道路交通设施建设严重滞后，交通管理方式简单粗放，使我国各大中城市交通堵塞成为普遍问题，严重影响城市的运行效率，制约经济发展。存在的主要问题如下：1)汽车增长速度快，自行车拥有量大

百考试题 - 全国最大教育类网站(100test.com)来源：考试大的美女编辑们百考试题论坛 1983年全国机动车保有量近200万辆，比1977年几乎翻了一番，到1994年已近500万辆，随后几年全国机动车年增长率均在15%左右，目前估计城市机动车保有量已达1 200万辆左右，约占全国机动车总数的一半。根据2002年4月底的统计，北京市目前机动车拥有量已达175.8万辆，私家车(包括小客车、农用车、旅游面包车和摩托车)106.5万辆，占机动车保有量的60.5%，已突破城市总体规划2010年的预测数量。其中除去军车和农用车外，约有150多万辆，包括约120万辆民用汽车，30万辆摩托车，其中私人小客车已达55.9万辆，其数量已超过单位拥有的小客车数量。

把城市规划师站点加入收藏夹 据国外调查资料表明，国内生产总值每增加一个百分点，将导致机动车拥有量增长1.02%~1.95%。今后20年是我国各城市经济快速增长时期，许多城市国内生产总值将连续10年左右保持两位数增长的速度；有70%的地级以上城市在今后10年内市区实现人均GDP4 000美元的目标，即小汽车普遍进入家庭的时代。因此，机动车的快速增长是谁也阻挡不了的大趋势，将会对城市交通带来越来越大的压力。在汽车大发展的同时，自行车的数量却未见减少，全国城市自行车1.8亿辆左右，平均每户2辆，约占全国自行车总数的40%。汽车与自行车并存是中国城市交通

区别于国外城市的一个主要特点，也是解决交通问题的难点。

2)道路建设严重滞后，道路面积拥有的水平低，网络不健全

来源：考试大的美女编辑们来源：考试大来源：考试大

根据中国城市统计年鉴资料，1984年全国城市道路铺装面积为33 325万 m^2 ，1999年增至125 728万 m^2 ，16年内道路面积增加了3.8倍，年增长率为9.2%，人均道路面积从1.7 m^2 增至4.9 m^2 ，上海、北京、广州等大城市道路建设速度比较快，目前人均道路面积大体上达到6.4~7 m^2 ，高于全国的平均水平，但与国外城市相比差距仍然很大，例如，东京人均10.3 m^2 ，纽约、旧金山均大于25 m^2 。与机动车增长的强劲势头相比，道路建设滞后的状况难以扭转。再加上许多城市是在旧城基础上发展起来的，除了道路面积少以外，道路网密度过稀、分布不均、交通设施不配套等因素普遍存在，为解决这个问题，在资金筹措及拆迁单位和居民方面都有相当的难度。因此，交通堵塞问题几乎是各大中城市普遍面临的问题，北京、上海、广州、成都等城市中心区主要道路高峰时基本处于饱和状态，车辆平均时速只有20km左右。

来源：考试大来源：考试大采集者退散

3)公共交通日趋萎缩

来源：考试大的美女编辑们采集者退散

百考试题论坛 根据中同城市统计年鉴资料：1984年全国公共电汽车实有数量为41 834辆，每万人拥有2.2辆；全年运客总数为2 416 768万人次，平均每辆车年运客57.77万人次。

来源：考试大的美女编辑们

百考试题 - 全国最大教育类网站(100test.com) 1994年全国公共电汽车实有数量为172 045辆，平均每万人拥有67辆；全年运客总数为2 988 603万人次，平均每辆车年运客17.37万人次。

来源：www.examda.com采集者退散

百考试题论坛 16年内车辆

增加了3倍多，而平均载客量却减少了2 / 3多。究其原因多方面因素造成的。公共交通车辆增加了，线路延长了，但道路面积增加却不多，交通堵塞造成运营速度下降，多数城市从每小时12~14km下降到510km，运营效率降低。至今公共交通仍是福利性的经营，票价过低，亏损额大，年年需要依靠政府巨额补贴。公共交通工具更新速度慢，舒适度差，服务质量低，站点分布不合理，居民到站乘车步行距离长，等车时间长。因此，从20世纪80年代到90年代，多数大城市公共汽车在居民出行交通结构中的比重普遍下降。例如北京市1980年公共汽车占客运交通的比重为54.8%，到1990年下降到31%，加上地铁和出租汽车客运量，公交比重为36%，而自行车的出行比重却从42.8%增至57.8%，其他部分则由单位机动车和私人小汽车分流，其比重从24%上升至62%。如果拿公共交通方式与自行车方式来比较，从20世纪80年代至90年代，比重从56：44变为38：62。上海也有类似情况，公交方式与自行车方式之比从60：40变为40：60。其他城市这个问题更加突出，例如天津市20世纪80年代至90年代两者从19：81变为10：90，郑州、石家庄的公共交通出行量还不到自行车出行量的10%。这种现象与城市现代化的步伐是相悖的，一方面机动车大量增加，但单位占有和私人占有的比重大，社会化程度不高，使用效率低，却占用了大量道路交通面积，自行车却在公共交通不便的状况下未见萎缩，反趋增长；再加上城市规模不断扩大，流动人口大量增加，城市交通压力自然有增无减。随着居民消费水平继续提高，如果相当部分自行车被摩托车；助动车和私人小汽车取代，交通状况将更加恶化。相关推荐：城市生态环境保护与基础设

施建设 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