

我国城市道路网规划中的问题 PDF转换可能丢失图片或格式  
，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/94/2021\\_2022\\_\\_E6\\_88\\_91\\_E5\\_9B\\_BD\\_E5\\_9F\\_8E\\_E5\\_c61\\_94055.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/94/2021_2022__E6_88_91_E5_9B_BD_E5_9F_8E_E5_c61_94055.htm) 一、问题的提出（一）

建国40多年来，我国发展了一大批城市，也扩建和改造了一些旧城，其中城市人口和车辆交通增加得很快，各个城市都投入很多资金来建设道路，但道路所发挥的效果却很不理想。有的仅是交通阻塞地点的转移；或者是路越拓越宽，交通越来越集中，道路依然不畅；有的城市连年埋设地下管道，路面标高越加越高，使地面排水方向倒流；原来可以走公交车的道路，因为行道树树枝限制净空，反而不能通行；“优先发展公交”讲了多年，公交客流反而逐年下降，自行车越来越多……。这些在城市建设中不断产生着问题，不得不使人反思“城市道路网的规划到底有没有问题”。

（二）若道路网规划有问题，那么这些做规划的人都是在大专院校里培养的，我们在今后的教学中应该怎样来改进。（三）目前正在编制的“城市道路交通规划设计规范”是国家标准，应该写些什么内容，以避免穿新鞋，走老路。

二、历史的回顾和启示 我国许多老城市的道路网密度比当今规划的密得多。水乡城市有稠密的河网，往昔它承担了大量的货运和客运，无论是商贾的货物贮运批发，或是大宅人家的生活用品与燃料的供应和垃圾的清除，以及客船的往来，都通过河道，即使这样，沿河两岸，仍是大量不太宽的道路，四通八达到各个地块。例如：南通市城区濠河范围内，道路网密度达

到20KM/km<sup>2</sup>；上海旧城厢内如今可通小型救护车的道路网密度达20KM/km<sup>2</sup>；丘陵地带的城市，青岛老城区的路很密，顺

着等高线筑路或依山坡筑踏步，道路间距仅60-80m；北方平原地区的老城市，其道路网的间距也很近，街巷间距在100m左右。外国老城的道路也很密，除去绿地和水面，在居住区或市中心（选典型地块量算结果），道路网密度均大于15 KM/km<sup>2</sup>。这些道路经改造都能通汽车（但车速或流向受到限制），并且自成系统可以四通八达，也可以方便的通到干路或快速路。综上得到启示，城市的道路网就象人的血管一样，不仅要有动脉和静脉，还要有大量的微血管支路的规划和建设。

### 三、当今我国道路网建设中存在的问题

（一）建国初期《城市道路设计规范》（草案）没有明确规定组成路网各级道路的特点，教材中虽有所说明，但不具有法律效应。1980年以后，建设部提出了《城市规划定额指标》（暂行规定）中有了各级城市道路特征的说明，并且规定横断面形式，主干道为三幅路，将机动车与非机动车分开行驶提出了支路规划，但缺乏明确的规定。在城市总体规划时，支路无法画入，详细规划时，做的人又未考虑城市整体的交通，有的连支路的数量也没有给，有的将城市支路仅当作居住区内的道路，结果新建城市支路稀少，旧城支路凌乱不成系统，或无钱改造。若将一个城市的主、次干路，从道路网图上抹掉（即在其上禁行非机动车），则全市的支路和街巷，全成了支离破碎的断头路，这说明从各个地块出来的非机动车，全都必须汇集到了干路上，才能与其他地块相通，而干路系统又常被河流切断，无力在每条路上建桥，结果有桥的一条路往往服务面过大。若为了降低桥梁造价，再收缩桥面宽度，则桥头必定形成瓶颈，卡住了整条道路，甚至局部路网的通行能力和效率的发挥都受到限制，这时断头的支路又无法

分担其中的部分交通。难怪有些城市到了高峰小时，汇集到干路上的自行车要推着走。（二）建国40年来，全国各类城市相互学习，几乎都有了三幅路断面的干路系统，应该承认，三幅路在路段上使机动车与非机动车分流，保障了交通安全，提高了行车速度，但到了交叉口，机动车与非机动车之间的矛盾就集中暴露出来，尤其是左转自行车在绿灯初期抢行，对机动车的干扰十分突出，它产生的冲突点是难以用信号灯的相位变化消除的。交叉口上相交的道路条数越多，通行能力就越低，或相交道路的横断面越宽，交通量越大，则交通问题越严重。有写城市已经出现机动车被自行车拦在交叉口内，紊乱的自行车流不管信号灯是什么相位，不停的在汽车头尾缝隙中穿过，大量摩托车的出现，更加重了抢先行驶的混乱局面。于是双层、三层、四层的立体交叉出现了。若城市中有许多畅通平行的支路，可以分担大量的自行车流，则每个交叉口所汇集的交通量就不至于到非建多层立交不可的地步。徐州用开通平行道路来缓解交通，未建昂贵的立交，就是一个很好的例子。（三）在道路网红线规划中，长期以来，道路的路段宽度与交叉路口的宽度是一样的，结果使路口的通行能力比路段上少一半，若再在路口四周紧压红线修建大楼，开设吸引大量人流的商店、影剧院等，则大量行人过节，又得占去不少绿灯时间，使通行能力再次降低。最后，路段上车流疏松，交叉口前车辆排长队，要等候几次绿灯才能通过。显然，上述的规划手法必然会在路网上造成制约道路通行能力的卡口。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)