# 城市交通规划

来源：网络 作者：空山新雨 更新时间：2024-08-25

*第一篇：城市交通规划湖南农业大学课程论文学院：教育学院班级：11级车辆教育一班 姓名： 皮浩阳学号：201140970109 课程论文题目：城市道路交通规划课程名称：交通运输工程学评阅意见：成绩评定教师签名：日期：2024年4月22日城市...*

**第一篇：城市交通规划**

湖南农业大学课程论文

学院：教育学院班级：11级车辆教育一班 姓名： 皮浩阳学号：201140970109 课程论文题目：城市道路交通规划

课程名称：交通运输工程学

评阅意见：

成绩评定教师签名：

日期：2024年4月22日

城市道路交通规划 摘要：城市道路交通管理规划是城市可持续性发展的前提和基础，本文分析介绍了我国城市道路交通管理规划的现状，阐述了交通管理规划的目的、内容、层次及过程，论述了交通需求预测的分析方法及其相应交通需求模型在交通管理规划中的应用。

关键词：城市道路交通 管理规划 交通需求

1.道路交通管理规划现状

西方国家城市交通系统发展经历了两个阶段，即建设阶段：二战后至二十世纪70年代；管理阶段：二十世纪80年代至现在。重点在公共交通系统、小汽车发展、单项交通、交通信号控制以及道路的有效利用等多方面进行交通管理规划。

目前我国城市交通发展的历程相当于西方国家的60～70年代，与发达国家相比，城市机动车密度还比较低。尽管如此，由机动车引发的环境污染问题和城市交通堵塞问题也很严重。这充分说明了我国在道路交通管理方面还存在体制上、行政上和技术上的问题。

随着全国城市道路交通畅通工程的深入开展，许多城市的交通状况得到了很大的改观，而且一系列先进的交通管理设备和先进的管理模式被采用，取得了很好的效果。如厦门、大连、南京、青岛、济南、杭州等城市的交通管理工作均很有成效，先后被评为畅通工程“优秀管理水平”。

取得成绩的同时，我们还要清楚地认识到，目前我国城市交通管

理总体水平与畅通工程要求还有一定差距。在2024年全国“畅通工程”工作组检查的138个城市中，42个城市的交通管理规划工作只达到畅通工程11项要求中的5项要求，20个城市仅满足4项要求。由此可见，我国在城市交通管理规划方面远远滞后于现代道路交通发展的要求。

城市网络很复杂，交通的运行很复杂，产生交通问题的因素也很复杂，相应制定的城市交通管理方案往往由多个管理策略、管理措施组合而成，任何一个建设或管理措施的实施都会引起整个城市路网上交通运行情况的改变。如将一条路的某个路段改为单行道或单双号通行、将交叉口的类型改变（无控制改为信号控制）、将某路段改为公交专用道、打通某条路或拓宽某条路等，都会引起整个城市80%～90%以上的主要道路交通流量和车速的改变。因此，交通管理问题是一个系统工程，必须用科学的方法解决，常用的经验性的方法是不能完全解决的。因此交通管理需要做规划，实际上，目前一些城市所实施的有些管理措施，都是做过规划的，只是不太系统、全面而已。为了改变当前城市交通管理规划滞后的局面，哈尔滨工业大学、清华大学、同济大学和东南大学等高校以及公安部交通科学研究所、中国城市规划设计研究院等部门正致力于部分城市的道路交通规划编制工作，为提高我国道路交通管理水平作出应有的贡献。

2.道路交通管理规划基本内容与方法

2.1 道路交通管理规划的目的道路交通管理规划的目的是解决要不要管、什么时间管、怎么管、管什么地方等问题。通过规划，人们能预先知道管理策略实施后的效果，避免由于盲目管理而带来政策上的失衡和经济上的巨大损失。

2.2 道路交通管理规划的基本内容

（1）城市道路交通现状调查

应调查、搜集的资料包括：交通小区划分及小区经济、土地利用资料、交通网络结构及道路几何要素资料、历史道路交通量及流向资料、居民出行特征资料、机动车出行特征资料、货物出行特征资料、现有交通管理设施及效果资料等。在这方面，由于交通调查面广，调查工作量大，资金投入多，因此，有的城市交通规划编制单位，甚至有关政府部门领导对基础数据调查工作不够重视，认为只要在原有交通规划资料搜集的基础上，作些补充调查即可，以致于规划方案与现实脱节，其针对性和可操作性差。这是一种极为错误和片面的观点，应引起有关部门的高度重视。

（2）现状分析与问题的诊断

从道路基础设施状况、土地利用与公共交通、交通管理设施及现代化程度、交通秩序、交通质量及交通安全以及交通管理体制、政策、规划及宣传教育等方面对城市道路交通及管理现状进行分析、诊断。

（3）城市交通需求分析

通过交通需求模型的建立和计算（具体模型及方法将在下一节讨论），获得交通管理规划方案实施（评价）年份的各车种（客车、摩托车、公交车、出租车、货车、自行车）的OD矩阵，为后期交通规划提供规划依据和参数。

（4）城市交通管理方案的制定

一个城市的交通管理方案，往往是由多种管理策略和数种管理措施组合而成的。一般包括交通需求管理策略，如优先发展策略、限制发展策略、禁止出行策略、经济杠杆策略；交通系统管理策略，如结点交通管理、干线交通管理、区域交通管理。

3.交通需求模型的建立及发展预测

交通需求预测是城市道路交通管理规划工作的基础，要做好一个城市的交通管理规划，首先要对出行进行定量预测，并对某一交通设施或系统进行分析、论证，各个路段、路口以及整个路网的通行能力都必须满足现状、近期或远期出行的交通需求，因此只有搞好流量预测才能了解该路网能否满足该城市的出行需求，并由此加以改善。居民出行产生预测的目的是建立小区居民出行发生量和吸引量与小区土地利用、社会经济特征等变量之间的定量关系，推算规划年各交通小区的居民出行发生量、吸引量。出行产生包括出行发生与出行吸引。居民出行产生预测的方法很多，常用的方法有交叉分类法、回归分析法、生成率法、吸引率法及平均出行次数法等。

居民出行分布预测是将预测的各分区出行发生量、吸引量转化为未来交通分区之间的出行交换量的过程。预测方法大体分为三类，即：增长率法、概率模型法和重力模型法。其中，双约束重力模型法在国内外交通规划中使用最为广泛。

参考文献：

1.庄严、罗辑.促进城市交通发展、走城市交通可持续发展之路.交通工程通讯，2024（2）

2.盖春英、裴玉龙.基于公路网的路段交通量预测方法研究.交通工程通讯，2024（2）

3.王炜、徐吉谦、杨涛、李旭宏.城市交通规划理论及其应用.南京:东南大学出版社,1998.

**第二篇：我国城市交通规划**

对我国城市交通规划的一点认识

通过本次继续教育知识更新培训学习，我对交通工程学系统中交通规划的进行了学习和了解，本人受益匪浅，现归纳对交通规划的基本认识，并结合本人从事专业，谈一下当前我国大城市交通规划存在问题的原因、趋势与建议：

一、交通规划基本认识

城市交通规划因规划时间的长短不同分为城市交通发展战略规划、城市交通综合网络规划和城市交通近期建设规划。

(一)城市交通发展战略规划

城市交通发展战略规划是城市交通的远景指导性规划，规划年限宜长，一般在20-50 年，规划用地范围也宜适当大一些，以满足将来城市发展需要。城市交通发展战略规划的重点在于新的交通政策、交通战略、新的道路网或对现有设施的重大改造等，因此主要应解决以下问题：远景交通发展目标及水平；远景城市交通方式及交通结构；远景城市道路综合网络主骨架布局；远景城市对外交通和市内客货运输设施的选址用地规模；实施城市交通规划过程中的重要技术经济对策；有关交通发展政策和交通需求管理政策的建议。

(二)城市交通综合网络规划

城市交通综合网络规划是城市交通的中长期建设规划，规划年限一般为5—20 年，规 划用地范围与城市总体规划用地范围一致。城市交通综合网络规划应解决以下问题： 1 中长期城市交通方式及交通结构；中长期道路网络布局；城市公共交通系统、各种交通的衔接方式、大型公共换乘枢纽和公共交通场站设施的分布和用地范围；各级城市道路红线宽度、横断面形式、主要交叉口的形式和用地范围，广场、公共停车场、桥渡的位置及用地范围；大运量轨道交通(地铁、轻轨)可行性分析及客流预测(仅对大城市)；综合网络方案的技术经济评价；分期建设及交通建设项目排序的建议。

(三)城市交通近期建设规划

城市交通近期建设规划是城市交通的近期建设计划，一般为l-5 年，规划用地范围一般为适当扩大后的建成区。通常情况下，城市交通近期建设规划不单独进行，而是在城市交通综合网络规划或城市交通发展战略规划的基础上进行。城市交通近期建设规划一般包括以下内容：现状交通网络评估；现状交通网络的完善计划（项目划分及优先排序）；道路交通建设项目方案设计；阻塞路段、交叉口的交通改造方案；近期大型建设项目的可行性分析；建设资金筹措；建设计划的技术经济评价。

（四）、交通需求预测

交通需求预测的目的就是要确定现状、近期、中期、远期各特征年份的各车种OD 矩阵，以便在对城市交通规划方案进行评价时，能对其实施效果有一个科学的“事前”的预见和客观的评价，从而避免交通规划的决策失误。交通预测所采用的方法很大程度上取决于所掌握的交通信息状况，现状和近期的交通需求预测可以根据调查的现状各车种OD 矩阵数据，通过扩充、修正获得分析年份的各OD 矩阵。

（五）、交通分布预测

交通分布预测是在交通生成预测的基础上，找出各交通分区之间的出行量，即要得到由交通生成预测模型所预测的各小区出行交通量与其它小区交换的数据，使得交通预测模型进一步细化。交通分布模型是四阶段交通规划模型的一个重要组成部分。

（六）、交通方式划分预测

（七）、交通分配预测

综上所述，通过对交通的各种预测来分析将来城市居民、车辆及货物在城市内移动及进出城市的信息，将来的交通需求信息是制订城市交通网络规模的依据。

根据预测结果，确定城市交通综合网络及其它交通设施的规模及方案，进行城市交通系统的运量与运力的平衡。

二、我国大城市交通规划存在问题的原因

（一）当前城市交通规划面临的主要问题和原因

随着城镇化、机动化进程的加快，城市交通可持续发展问题已成为国内外可持续发展

领域的重点、难点问题。

1、中国城市交通可持续发展现状

对于我国的城市交通发展而言，正处在城镇化、机动化快速发展时期：

一是快速城镇化。

近年来，我国城镇化步伐不断加快，城镇总人口不断攀升。城镇化率从1995年的29%增长到2024年的46.6%，这相当于每年有一个北京市全市人口的总量由农村向城市转移。预计到2024年，我国城镇化率将达到57%，到2024年，城镇化率将超过70%，接近或达到发达国家水平。

二是快速机动化。

在城镇化进程加快的同时，机动化迅速发展。由于人民生活质量提高和城市社会经济发展，人们的消费结构发生了重大变化，私人汽车消费日趋普遍。我国城市居民的平均公交出行分担率为15%-20%，像东京、纽约、伦敦等城市的公交出行分担率为60%以上，2024年底，北京中心区公交出行分担率也只有36%。

私人汽车增长率居高不下，导致居民出行结构发生显著变化。2024年年底，我国机动车总量1.8亿辆，民用汽车总量7619万辆，私人小汽车总量4243万辆。民用汽车保有量近10年年均增长14.2%，私人汽车保有量年均增长22.7%。按照目前速度，到2024年，小汽车保有量将达到约两亿辆。

2、中国城市交通可持续发展面临的挑战

在城市交通快速发展的同时，城市交通拥堵，空气、噪音污染，能源紧缺，温室气体排放加剧，城市交通用地紧张，交通事故频发等问题日益严峻，交通需求快速增长与资源环境约束矛盾突出，严重制约了城市交通的“畅通、高效、安全、绿色”发展。

总的看来，城市交通可持续发展面临着4个方面的挑战：

一是交通拥堵问题。

中国城市交通拥堵大体经历了3个阶段，缓解交通拥堵一直是贯穿始终的核心问题。第一个阶段是非机动化向机动化过渡时期的交通拥堵。

第二个阶段是城市交通基础设施大规模建设时期的交通拥堵。

第三个阶段是小汽车快速进入家庭时期的交通拥堵，这是必经的发展阶段，也是带有综合性源发性的问题。

这个阶段造成拥堵的原因已不仅局限于机动化加速和需求供给之间的矛盾，而成为涉及城市规划、基础设施建设、交通需求管理等多个方面的复杂的系统性问题。

二是能源消耗问题。

随着城市交通需求的不断增加，城市交通行业的能耗也迅速增长。国合会2024年的研究报告显示，虽然我国城市交通人均能耗和交通人均汽油消耗仍远低于发达国家水平（我国人均汽油消耗，不到日本和韩国水平的15%，欧盟的10%），但是增量快，增幅大，必须引起足够重视。

构建以公共交通为主体的城市低碳交通体系是实现城市交通可持续发展的必由之路。三是环境污染问题。

随着中国机动车保有量的快速增加，机动车污染物排放对城市大气质量构成了严重威胁，尽管排放限值标准逐渐提高，但由于交通量的快速增加，空气污染日趋严重。机动车尾气已经成为很多大中城市空气污染的主要来源。

除此之外，交通噪声对居民的影响已经越来越严重，近年来，在我国环境投诉案件中，噪声投诉的比重正逐年提高，在特大城市已经高达40％以上，交通噪声的影响已经从单纯的环境问题逐渐发展成为社会问题，值得关注。

四是倡导以人为本、绿色出行理念问题。

当前，交通公平问题还没有得到很好的解决。交通资源（道路、停车空间、燃油、时间、公共投资等）是稀缺资源的理念还没有真正树立。“选择资源节约方式的出行还没有得到应有的鼓励，因此缺乏公交出行的动力”。

另外，城市交通发展规划与城市交通的节能减排目标不相吻合；对低能耗、低排放清洁环保型车辆的鼓励力度不够；出租汽车空驶率高、资源浪费严重；城市交通节能减排的能力建设还存在不足。

3、中国城市交通可持续发展的对策

通过以上分析，我认为，中国城市交通可持续发展必须适应“三个需要”。即：一要适应机动化发展进程的需要；二要适应城镇化特别是国际大城市发展进程的需要；三要适应城市与交通良性互动的需要。

三、几点措施建议

以下，我想从目标、模式、规划、战略、体系、政策配套等方面提出中国城市交通可持续发展的规划对策。

（一）发展目标

中国城市交通可持续发展的战略目标可以简要概况为“建立一个系统，实现三个满足”，即建立与社会经济发展相适应的“便捷、高效、经济、安全、公平、绿色”的综合运输系统，满足社会经济发展需求，满足人民群众出行多样化的需求，满足交通与自然和谐发展的需求。

（二）发展模式

我国政府一直高度重视城市交通可持续发展，提出到2024年，要初步形成以公共交通为主体，步行和自行车出行为辅助，出租汽车、个体机动交通工具等多种出行方式协调发展，非机动交通方式为特色的城市内外各种出行方式衔接顺畅的低碳城市交通体系。

（三）城市交通可持续发展规划

研究提出中国城市交通可持续发展总体思路；制定中心城市“十二五”交通可持续发展专项规划。

一是提供舒适、便捷、及时、准确的公共交通选择；

二是建立起比较发达的轨道交通网络；

三是政府进行有效监管。

通过优先发展城市公共交通，建设轨道交通、BRT，促进综合换乘枢纽建设（场站布局、非机动交通专用道），实施交通需求管理，提高公共交通分担率，实现可持续发展。

（四）发展战略

我国政府将优先发展城市公共交通作为中国城市交通可持续发展的战略重点。

2024年，国务院发布《优先发展城市公共交通的意见》；2024年，建设部、发改委、财政部、劳动和社会保障部联合发布《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》；2024年和2024年，相继举办了城市公共交通及无车日活动。

公共交通的发展应致力于完善路网功能、建立区域公交网络、打通断头路、改善路网连接性。在中心城市建立起完善的轨道交通网络；在城市郊区建立完备的公共交通系统和城际铁路系统；在中心城区内部建立以轨道交通、公共电汽车为主体，BRT为特色的主干道、次干道相互衔接的城市公共交通网络。

在落实公交优先方面涌现出很多典型。北京市坚持优先发展公共交通战略，着力推进“公交城市”建设，提高交通设施承载能力和交通运输服务水平。计划到2024年中心城公共交通出行比例达45%。其中，高峰时段通勤出行中，公共交通分担比例达50%以上。轨道交通承担公共交通总客运量力争达50%左右。

（五）构建低碳交通体系

我国政府已经将节能减排目标纳入“十一五”经济社会发展规划，“十二五”规划将更加突出节能减排约束性指标要求。同时，我国政府已经宣布到2024年温室气候控制目标，即到2024年单位GDP的CO2排放要比2024年下降40%-45%。这也对中国城市的可持续发展提出了更高的要求。

中国城市交通可持续发展的一个重要方向是建立城市低碳交通体系。

一是要从体制机制、法律法规、政策、规划等方面对城市低碳交通体系进行全面设计。探索符合我国国情的低碳城市交通模式；提出中国城市交通节能减排和低碳交通体系建设总体思路；制定中心城市“十二五”城市交通节能减排和低碳交通体系建设专项规划。

二是全面提升城市交通应对气候变化的能力，从用能效率、用能结构、发展方式上选择低碳化发展路子。把低碳交通专项规划纳入城市总体规划同步实施。

三是推广节能减排技术，运用先进技术推进城市交通低碳发展。

四是完善促进低碳交通体系建设的体制机制。保证管理、政令畅通；保证激励、约束机制的兑现，充分调动决策者、运营者、管理者和操作者四方面积极性；促进低碳交通体系建设的法律、制度、机制保障；通过城市综合交通信息平台，建立城市公交优先发展水平评价体系，督促各地政府加大落实公交优先的力度，促进城市综合交通换乘枢纽建设，鼓励非机动交通出行。

（六）完善政策法规配套措施

为保障城市交通可持续发展，我国政府研究制定了一系列配套的政策措施。

一是实施成品油价格和税费改革，实现了城市交通税费的公平、规范、节约、减负。二是加快出台《城市公共交通条例》。从法律法规层面保障城市公共交通优先发展。三是鼓励发展新能源汽车。

四是严格车辆排放标准。

五是政府实施服务监管和宏观调控。

六是实行土地、交通集合开发模式。

城市交通规划可持续发展是一个世界性的难题，我国政府虽然已经作出了积极努力，并取得了一定成效，但还面临着很大挑战和困难，我们有信心通过务实努力去实现既定目标，我们也希望通过学习借鉴国外先进经验，开展广泛的国际交流合作，共同促进城市交通可持续发展。

以上就是本人对现阶段城市交通规划问题的若干看法，不足之处，请予以指正。

**第三篇：城市交通规划的研究论文**

城市交通，城市道路系统间的公众出行和客货输送。因城市的规模、性质、结构、地理位置和政治经济地位的差异而各有特点，但都是以客运为重点，并在早晚上下班时间形成客运高峰。下面是小编为你带来的城市交通规划的研究论文，欢迎阅读。

摘要：由于遗址、遗迹作为具有历史意义的文物承载着一座城市乃至整个国家或世界文化文明的根源和发展历程，因而，怎样使城市发展和遗址保护相得益彰，让当代城市既展现出现代文明的普遍性，又保留民族历史文化风貌的独特性，是一个不容回避的问题。城市规划不是目的，只是一种保护遗址、发展城市的手段，但这一手段的积极功能在城市遗址遗迹保护方面确实不可忽视的。城市规划应当坚持基本的规划原则，注重规划的整体与局部、近期与远期、历史与现代、美观与实用、人与环境的相互统一。

关键词：城市交通；规划；措施

1.引言

城市建设是现代都市文化展现的重要方式，随着城市建设的迅猛发展，不断实施的城建工程却使众多历史遗址、遗迹的保护问题，再一次推到城市建设者面前。由于遗址、遗迹作为具有历史意义的文物承载着一座城市乃至整个国家或世界文化文明的根源和发展历程，因而，怎样使城市发展和遗址保护相得益彰，让当代城市既展现出现代文明的普遍性，又保留民族历史文化风貌的独特性，是一个不容回避的问题。城市规划不是目的，只是一种保护遗址、发展城市的手段，但这一手段的积极功能在城市遗址遗迹保护方面确实不可忽视的。城市规划应当坚持基本的规划原则，注重规划的整体与局部、近期与远期、历史与现代、美观与实用、人与环境的相互统一；充分认识遗址文物是城市发展的有机组成部分和重要的生产力因素；注重遗址文物的长久持续发展保护；应注意遗址保护与遗址周边环境风貌和历史风貌的协调。城市规划应当避免一味追求所谓的现代化和物质满足，而忽略了城市原有风貌和文化资源的适当保持、传承乃至创新发展。

2.交通规划思想观念没有体现公众利益优先

交通的目的是实现人和货物的移动，而不是车辆的移动。评价一个交通体系的优劣，主要看公众的交通利益是否得到保障。道路空间应为整个社会所共享，而不能仅为少数富裕群体使用。因此，交通规划师必须树立公众利益优先的思想，并将社会公平原则体现在构筑交通空间的过程中。反省我们一直以来的做法，从规划建设到运行管理，“车本位”的思想一直占了上风，“人本位”的思想则很难体现。主要表现在以下几个方面：

2.1 规划制定中的“车本位”思想

从交通发展战略来看，非常流行的做法是“1小时交通圈”或“30分钟交通圈”等来概括城市交通发展目标，衡量的标准是小汽车出行所需的时间 在规划的观念上，认为自行车的大量使用是交通结构不合理的罪魁祸首，自行车和步行则是道路交叉口通行不畅的首要原因。

2.2 规划内容上的“车本位”思想

交通调查的内容除居民出行调查外，主要是机动车出行调查、道路断面和交叉口机动车流量调查、车速调查和停车调查等；交通预测的内容和成果主要是机动车的吸发量、OD分布、流量分配：交通评价的依据主要是路段和交叉口的饱和度及道路的服务水平；交通规划的主要内容之一，是以满足机动车出行为目的的道路网规划 道路断面设计也主要以机动车交通为中心。

2.3 设施建设中的“车本位”思想

交通设施的建设，强调的是快速路、主干路、高架路或立交桥等满足机动车运行的设施，而为步行、自行车提供空间的支路网建设则严重滞后；同时，人行道被路边停车、马路摊贩蚕食的现象屡见不鲜；一些地方机动车道一再拓宽，而公共交通设施的建设则能省则省。“人本位”的思想观念，就是在城市交通发展战略中，要注重交通运行效率、社会公平和环境保护；加强对居民出行需求选择的研究，根据居民出行意愿和意愿的满足情况，提供多种交通方式的选择，城市交通规划要注重公共交通规划、自行车规划和步行系统的规划，并将这些内容贯彻到规划的各个层面：城市道路系统规划要增加支路网规划的内容，提出对支路网建设的要求：城市道路的线型和断面以及交叉口的设计也要考虑步行和自行车的交通要求：在设施建设中要合理分配资金流向，加强公共交通、自行车和步行设施的资金投入；在运行管理中要重视维护公共交通、自行车和步行等交通方式的“路权”，保障行人安全等。

3.供与求的矛盾

交通需求是指出于各种目的的人和物在社会公共空间中以各种方式进行移动的要求，它具有需求时间和空间的不均匀性、需求目的的差异性、实现需求方式的可变性等特征。交通供给与需求是一对错综复杂的矛盾，由于经济、社会和环境等方面的观念差异，处理这一矛盾的手段和实施效果会有很大的差异。我们在交通供需关系的处理上主要存在如下一些问题：

3.1 过分强调供应不足

一种非常流行的观点是．“我国大城市道路设施的增长速度远远跟不上机动车的增长”。但实际上道路与机动车之间在数量上并不存在比例关系，车辆增长与交通量的增长也并非线性关系。从经济和资源上讲，我国大城市道路建设要满足需求是不可能的。因此道路建设的目标应定位在防止交通拥挤的过度恶化和为大多数地区提供必要的可达性。

3.2 供给方向上的偏差

目前的交通供给过分集中在快速路、主干路、高架路、立交桥、地铁、轻轨等高投资的交通设施上，忽略了城市支路网的建设和常规公共汽(电)车的发展，对于停车、加油、步行、换乘等交通设施以及交通管理和服务的供给则一笔带过。这种方向上的偏差直接造成了城市交通系统运行的低效率。

3.3 对部分需求的忽视

交通方式没有先进和落后之分，各有其优缺点，各有其适用的范围和程度。应该看到自行车在我国城市中所具有的不可替代的优势和适用性，国外的研究表明，摩托车是一种有生命力的交通工具。但是目前我们在对待自行车、摩托车等交通方式的态度上，往往采取歧视性的限制政策。另外，对于步行交通的忽视也是普遍存在的问题。

4.正确处理交通供需关系，改善城市交通

交通供需关系的正确处理，必须建立在综合而均衡的交通发展战略基础上，建立在社会、经济和环境影响分析和效用评价的基础上。供需关系必须有利于国民经济、产业经济的发展，有利于交通运输总成本下降和效率的提高。因此，把握正确的供求关系尤为重要。正确的供求关系应当包含以下几个方面：

4.1 明确供给与需求相对平衡的观念

在扩大交通有效供给的同时，建立以经济手段为主，多种手段并用的需求管理体系，使交通需求与供给能力相适应。应从城市土地利用着手改善可达性，减少交通需求；尽量使交通需求在时间和空间上的分布更加均匀：鼓励和保护高效率的交通方式，尤其是公共交通，从而达到供需关系的相对平衡。

4.2 保持供给方向的平衡

保持基础设施与服务供给的平衡：保持个人机动化交通与低成本交通设施供给的平衡；保持高等级道路与一般道路供给的平衡。交通服务的供给应涵盖交通的管理、法规、价格、运营、环境和安全等方面的政策。

4.3 交通需求管理应当体现社会公平

在符合使用者收费的原则下，各种交通方式都应有其存在的空间，使用者应有充分的选择自由；要关怀低收入阶层、处境不利者和易受伤害者的交通需求，向他们提供使用交通设施和服务的机会，以及必要的财政补贴，但在方法上必须符合市场规律。

5.结束语

当前，城市薄弱的交通设施现状、密集的城市布局型态、高速的城市化和机动化进程、相对落后的交通管理手段等都给复杂的城市交通带来了不利的影响。探索新形势下的城市交通管理模式，积极解决出现的问题，建设现代化的交通体系，是城市管理者一直思考的问题。积极借鉴、吸收国内外成功的交通规划与管理模式，对于完善我国以人为本的现代化交通规划体系具有积极的影响。

**第四篇：城市交通和道路系统规划考点**

第一章

城市交通规划的概念：（1）通过对城市交通需求量发展的预测，为较长时期内城市的各项交通用地，交通设施，交通项目的建设与发展提供综合布局与统筹规划，并进行综合评价，是解决城市交通问题最有效的途径之一。（2）城市交通规划是以城市总体规划和城市交通活动特点的调查资料为基础，对城市未来交通进行研究的过程和对未来交通的安排。城市交通规划编制的核心内容：一个战略：城市交通发展战略；两张网：城市道路网，城市公交网。

城市四大基本活动：交通、居住、工作、游憩。

城市道路的概念及其功能：城市道路是指城市城区内的道路。功能：为地上地下工程管线和其它市政公用设施铺设提供空间；是城市的骨架，建筑物的依托，分别用地各地块的边界；是商贸活动的场所之一；是城市居民交通与活动的空间；城市防灾避难提供场所；为城市通风新鲜空气的流通提供渠道；反映了城市的风貌，反映了城市的历史文化，又是显示当代精神文明的场所，是组织城市景观的导线。

城市道路按国标、按功能、按目的分类：（1）国标（作为城市骨架）的分类：快速路、主干路、次干路、支路；（2）按道路功能的分类:交通性道路、生活性道路 ；（3）按交通目的的分类：疏通性道路、服务性道路。

我国城市交通和道路系统存在的问题、原因和对策：问题及原因：（1）人口密集与城市用地的矛盾：由于人口稠密，国家又实行劳动力密集、广就业、低工资的政策，所以中国城市发展的最大问题是人口密集而城市用地紧张，从而导致交通密度大。（2）城市用地布局带来的交通分布的合理性问题：我国城市发展的基本模式是单一中心的同心圆式发展，由于在城市的发展建设上缺乏远见，缺乏清晰的规划思想，城市布局的不合理性也越来越明显，从而直接影响着城市交通的分布和合理性。（3）城市综合交通系统落后带来的系统性问题：城市道路交通设施建设不能适应现代城市发展的需要；运输体系和交通结构缺乏科学性。（4）城市交通管理的科学性问题：我国城市中城市运输、城市道路、城市交通管理三个系统分别由多个部门管理，思想认识不尽统一，城市的交通管理系统与城市规划、城市建设脱节，城市交通管理跟不上城市交通发展需要。（5）居民交通意识问题：交通意识是衡量国民素质和城市居民意识水平的重要方面，违章是事故的根源，事故是交通阻塞的主要原因。对策：（1）研究城市交通机动化的发展趋势，规律及城市的需求，因地制宜地制定科学的城市交通发展战略和城市交通政策。（2）立足于城市布局向合理化转化，从根本上减少交通量，使交通分布趋于合理。（3）优化城市道路系统结构，一是适应时代发展，满足现代化城市交通需求，二是要与用地布局相协调。（4）搞好交通规划与用地规划、道路交通系统规划的结合。（5）实施科学的现代化交通管理。第二章

人的交通活动特性的4项要素：出行目的、出行方式、平均出行距离、日平均出行次数。交通生成指标的用地相关因素有：城市用地性质、面积、居住人口密度、就业人口密度（就业岗位密度）。

描述道路上车流的三项参数：速度V、流量Q、密度D；D=Q/V 动力净空长度：即一辆车所需的净空长度L，动力净空长度为L=l+lt+lr+l0；l—车长；l0—安全距离；lt—反应距离；lr—制动距离。

道路容量C：指在通常的道路条件下，可以合理期望在单位时间内通过车道或车行道某一断面的单向或双向最多的车辆数（相当于通行能力）。

服务流量Q：指在一定的服务水平的行车条件下。单位时间通过一条车道某一断面的最多的车辆数。

交通量调查的目的与内容：目的：了解现状城市道路网的交通分布状况。内容: 包括对道路网、路段、交叉口、交通枢纽等的交通流量、流向调查以及公共交通的线段、客流量、集散量调查。

OD调查的目的与内容：目的：调查源和流的规律。内容：居民出行抽样调查、货运抽样调查。

居民出行调查: 内容: 家庭地址（交通区）、用地性质、家庭成员情况、经济收入、出行目的、每日出行次数、出行时间、出行路线、出行方式。方法: 抽样调查。

货运调查: 内容: 调查各工业企业、仓库、批发部、货运交通枢纽和专业运输单位的土地使用特征、产销储运情况、货物种类、运输方式、运输能力、吞吐情况、货运车种、出行时间、路线、空驶率以及发展趋势。方法: 抽样发调查表、深入单位访问。

划分交通区应符合的条件：（1）交通区应与城市规划和人口等调查的划区相协调，以便于综合一个交通区的土地使用和出行生成的各项资料。（2）交通区的划分应便于把该区的交通分配到交通网上，如城市干路网、城市公共交通网、地铁网等。（3）应使一个交通区预期的土地使用动态和交通的增长大致相似。（4）交通区的大小也取决于调查的类型和调查区域的大小。

影响居民出行方式选择的因素: 城市居民经济生活水平、居民出行目的、出行时间、公共交通发达程度、服务水平、票价、道路交通状况，城市结构布局，地形、天气、季节、城市自行车拥有量，居民的经济水平、生活习惯等。第三章

目前我国城市采用“人均道路用地面积”和“道路用地面积率”两项规划指标评价城市道路设施水平是否妥当？原因是什么？不尽妥当。原因：（1）“道路用地”既包括直接为交通使用的车行道和人行道，还包括间接为交通使用的分隔带和街道绿地。对于不同的城市和城市的不同地区，道路用地的构成比例有所不同，道路用地的交通使用率不同，因而所需的道路用地面积也不相同。（2）在不同的交通结构状态下，所需的人均道路面积也不相同。而城市地理条件不同，生活习惯不相同，规模及经济水平不同，所处的发展时期不同，城市的交通结构比例不相同，其所需的道路交通面积也不相同。因而，从总体水平来说，以自行车和公共汽车为主体的交通结构的现状，中国城市所需的道路用地水平，同以小汽车为主体的现代机动交通结构的发达国家城市所需的道路用地水平是不可能相同。（3）城市用地布局结构的不同导致城市居民出行和货运的平均出行距离不同，生活习惯与经济水平的不同又导致城市居民出行强度和货运强度的不同，因而对城市道路交通面积的需求水平也不会相同。城市道路系统规划的基本要求:（1）满足组织城市各部分用地布局的“骨架”要求。（2）满足城市交通运输的要求。（3）满足城市环境的要求。（4）满足各种工程管线布置的要求。城市干路网类型:（1）方格网式道路系统（适合于地形平坦城市）；（2）环形放射式道路系统（源于欧洲大城市）；（3）自由式道路系统（适合于地形较特别的城市）；（4）混合式道路系统（方格网加环形放射式为多）。

城市道路衔接原则:（1）低速让高速；（2）次要让主要；（3）生活性让交通性；（4）适当分离。

城市交通枢纽包括哪些，这些枢纽是如何布置的：（1）货运交通枢纽：一般在城市外围，是高速公路、铁路货运站与快速路、主干路交界处。（2）客运交通枢纽：a）铁路、水运、航空等城市对外客运设施的布置主要取决于城市对外交通在城市中的布局。且与干线有方便的联系，但又不能过多地影响和冲击客运干线的畅通；b）公路长途客运设施一般布置在城市中心区边缘或靠近铁路客运、水运码头附近，与对外公路和对内有良好的联系；c)城市公共交通枢纽：市内大型人流集散点的布置，形成若干个以公共交通枢纽为核心的市内公共交通枢纽，在城郊结合部设置市内与市郊换乘的公共交通枢纽。（3）设施性交通枢纽：包括城市道路立体交叉和城市公共停车设施。道路横断面的类型及其优缺点，各种类型适用于哪些道路：（1）一块板道路横断面：a）用于：机动车专用道、自行车专用道、机动车与非机动车混合行驶的次干路及支路。b）优点：适应“钟摆式”的交通流，占地小、投资省、通过交叉口时间短、交叉口通行效率高。c）缺点：因机非合一、安全性差、速度慢。（2）两块板道路横断面：a）用于：纯机动车快速路与高速路、景观和绿化要求较高的生活性道路、地形特殊两方向车道不再同一平面上、机非速度较大的郊区、一侧作为辅道。b）优点：景观效果好、安全性提高。c）缺点：投资大。（3）三块板道路横断面：a）用于：机动车交通量不是很大而又有一定的车速和车流要求、自行车交通量较大的生活性道路或交通性客运干路。b）优点：提高速度和安全性、景观效果好。c）缺点：行车速度受限、自行车方式两侧联系不便、投资大、路口非机动车与行人的矛盾大。（4）四块板道路横断面：a）用于：快速路和环路选用这类方式，又叫“主辅路断面”，既要快速通行又要慢速交通与两侧用地联系。b）优点：解决了机动车相互干扰、景观效果好。c）缺点：行车速度受限、自行车方式两侧联系不便、投资大。

自行车专用道：供自行车专用，在非自行车高峰时少量机动客车限速使用，宽度为6.5-7.5m。自行车车道：在一条路上单独设置的自行车车道，与机动车道用隔离带隔离，宽度为4.5-6m。自行车道：与机动车共板划线或不划线使用，宽度为3-4.5m。

商业步行街的类型以及空间构成: 类型：以广场为中心的商业区，以街道为轴线的商业街。空间构成：流动空间、集散空间、停留空间。

人行立交的类型和平面形式: 类型：人行天桥、人行地道。平面形式：非定向型人行立交、定向型。

城市停车场的分类: 配建停车场、公共停车场（也叫社会停车场）和占路停车场。道路网密度公式：城市干路网密度=城市干路总长度/城市用地总面积；城市道路网密度=城市道路总长度/城市用地总面积。道路红线的概念，道路红线内的用地包括哪些：道路红线是道路用地和两侧建筑用地的分界线，即道路横断面中各种用地总宽度的边界线。包括车行道、步行道、绿化带、分隔带。两种疏通性道路进出口的设置：（1）无辅路快速路由立交进出转换，先进后出。（2）有辅路交通性主干路——辅路交织，先出后进。

近年来我国新建居住小区道路设计模式:（a）近年来，在一些居住区和小区规划中出现一种人车分流方式，即在住宅区边缘环行车行道，沿环道布置停车场，环道内为住宅和绿化步行空间。这种布置方式不但使人与车之间至少会产生两次以上的交叉，增加了车辆对小区的噪声和废气污染影响，而且也使车辆在小区内饶行距离过多，在出入口附近形成交通冲突点，不是好的分流方式。（b）是一种合理的交通环境组合模式，规划考虑将车行出入口与人行出入口分开设置，车行出入口连接地面或地下停车场，居民停车后经过绿化步行空间进入住宅建筑；步行居民则直接从步行出入口（可结合公交站多点布置）经过绿化步行空间进入住宅建筑。这样可以真正实现人和车的分流。第四章

城市公共客运交通方式：（1）常规交通（公共汽车：大巴、中巴、小巴）：灵活、便捷、覆盖面广。（2）城市轨道交通（市郊铁路、地铁、轻轨、有轨电车）：运量大、速度快、可靠性高、但造价一般较高。（3）快速公交（BRT）：投资相对较小，建设周期短，系统组织灵活，但其一般基于现有路网建设，会影响道路上其他车辆。（4）出租车（准公共交通方式）：具有“公共性”“低运输效率”。（5）客运轮渡：是水系发达城市的一种交通方式，主要为跨江、河等出行服务，城市交通相对环保。

居民的出行方式：步行、骑自行车、乘公共交通车。

居民乘车出行的时间构成：Ｔ出＝ｔ步＋ｔ候＋ｔ车＋ｔ步＝2ｔ步＋ｔ候＋ｔ车 ；式中：2ｔ步＋ｔ候——非车内时间；ｔ步——车内时间，min；ｔ步=(L向线+L向站)60/v步，min。通常全市δ网最佳=2.5~3km∕km 2;线路重复系数μ=δ线／δ网, μ=1.2~1.5。公共交通路线长度: 影响因素：公共交通路线平均长度L线通常与城市的大小、形状和公交线路的布线形式有关。怎么确定：通常公交通线路取中、小城市的直径或大城市的半径作为平均线路长度，或取乘客平均运距的2~3倍。市区的公交通线路长度约6~8km或10km左右，特大城市公交线路长度不宜超过20km，郊区线路的长度视实际情况而定。公共交通线网类型: 棋盘型、中心放射型、环线型、混合型、主辅线型。公交枢纽站：换乘枢纽、首末站、到发站三类，以及路线上的公交停站。公共交通系统评价：等时线分析、公交线网覆盖率。

现代化城市公共交通系统结构:（1）大城市和特大城市强调轨道交通；（2）中等城市力推地面公交快线、公交专用道；（3）加快建设公交换乘枢纽；（4）市级公交干线要体现快速与高级；（5）组团级服务方便性。

城市客运交通枢纽分类：（1）对外客运交通枢纽：对外客运交通、市级公交线（轨道交通线、公交快线）、其他（小汽车、自行车、步行、小货车）；（2）市级客运交通换乘枢纽：轨道交通线、市级公交快线、组团级公交线（公交换乘枢纽）、其他（小汽车、自行车、步行）；

（3）组团级换乘枢纽：市级公交快线、组团级公交线、其他（小汽车、自行车、步行）；（4）地段换乘枢纽：小汽车、外部公交线、地段内部交通工具、其他（自行车、步行）；（5）特 定设施枢纽：大型体育中心、游览中心、购物中心等。

如何在我国大城市、特大城市建立交通系统:（1）现在城市公共交通系统规划的思考: 树立“优先发展公共交通”的思想；树立城市交通系统整体协调发展；对城市公共交通发展的理性认识；公共交通线路、城市道路与城市用地的关系分析；实现快慢分流、主次分流，建设公交换乘枢纽是提高公共交通效率和服务性的关键。（2）公交线路规划：规划依据：规划原则、规划步骤①根据城市规模、大小、用地形态，确定公交线路网的类型②发点和吸点的空间关系③分析希望线和吸引量④设计公交干线网中心网络⑤设计组团公交线网络⑥逐条开辟、不断调整。第五章

城市道路的设计原则：（1）城市道路的设计必须在城市规划，特别是土地使用规划和道路系统规划的指导下进行。必要时，可以提出局部修改规划的道路走向、横断面形式、道路红线等建议，经批准后进行设计。（2）要求满足交通量在一定时期内的发展要求。（3）要求在经济、合理的条件下，考虑道路建设的远近结合、分期发展，避免不符合规划的临时性建设。

（4）综合考虑道路的平面线形、纵断面线形、横断面布置、道路交叉口、各种道路附属设施、路面类型，满足人行及各种车辆行驶的技术要求。（5）设计时应同时兼顾道路两侧城市

用地、房屋建筑和各种工程管线设施的高程及功能要求，与周围环境协调，创造好的街道景观。（6）除满足城市规划的技术标准外，要合理使用城市道路设计的各项技术标准，尽可能采用较高的线形标准，除特殊情况外，应避免采用极限标准。城市道路路线设计: 包括横断面设计、平面设计、纵断面设计。动车道设计：不同类型的机动车有不同的净空要求，在机动车道设计时，要根据不同的交通组织确定机动车道的具体尺寸。一般来说：（1）各类机动车混合行驶时，考虑最宽的净空要求，即每条车道宽度3.5—3.75m；（2）各类机动车分道行驶时，小客车每条车道宽度3.5m，其他车型当设计车速小于40km/h时每条车道速度3.5m，当设计车速大于40km/h时每条车道宽度3.75m；（3）停车道宽2.5—3.0m。净空：人和车辆在城市道路上通行要占一定的通行断面。

限界：为了保证交通的畅通，避免发生安全事故，要求街道和道路构筑物为车辆和行人的通行提供一定的限制性空间。

机动车净空: 对向行车安全距离x=0.7+0.02（V1+V2）3/4；同向行车安全距离: D＝0.7+0.02V3/4；车路缘石的安全距离: C＝0.4+0.02V3/4。

车辆视距: 机动车辆行驶时，驾驶人员为保证交通安全必须保持的最短距离称为行车视距。影响因素: 机动车制动效率、行车速度和驾驶人员所采取的措施有关。分类: 停车视距、会 车视距、错车视距、超车视距。会车视距＝2倍停车视距。

视距限界: 车辆在道路上行驶时，要求道路及道路两旁提供一定的视距空间以保证行车安全，称为视距限界。视距限界主要有以下三种：平面弯道视距限界、纵向视距限界、交叉口视距限界。

横坡：道路车行道、人行道、绿化带、分隔带为自然排水，均设置横向坡度称为横坡。横坡的大小主要取决于铺筑的材料、纵坡和铺筑宽度。纵坡越大、横坡可以减少；铺筑宽度越大、横坡越需加大。

路拱：车行道横断面常采用双向坡面、由路中央向两边倾斜、形成路拱。车行道路拱形式有四种：直线形、抛物线形、直线接抛物线形、直线接圆曲线形。

超高：当平面弯道的设计受地形、地物限制，不能按照设计车速V、横向力系数μ和常规的横坡i选用适宜的曲线半径时，就必须改变道路横坡，以保证车辆行驶的安全。一般常将道路外侧抬高，使道路横坡呈向内侧倾斜的单向横坡，称为超高。道路设置超高后，需要有一个变坡的路段，称为超高缓和段。

道路纵坡：道路纵坡常指道路中心线（纵向）坡度，在保证排水要求的条件下，设计中应尽可能选用较平缓的纵坡。道路纵坡主要取决于：自然地形、道路两旁的地物（建筑物出入口及散水高程）、道路构筑物的净空限界要求、车辆性能、车速、道路等级等。

平曲线要素：转点IP、转角α、曲线起点BC、中点MC、终点EC、切线长T、曲线长L、半径R、外距E。

竖曲线：在道路纵坡转折点常设置竖曲线将相邻的直线破断平滑地衔接起来，以使行车比较平稳，避免车辆颠簸，并满足驾驶者视线（视距）要求。要素：曲线半径R、曲线长L、切线长T、外距E。需要设置凸形竖曲线的条件：ω>1.2/ST。式中：ST——停车视距，北京市规定城市干路ω大于等于0.5%，支路大于等于0.1%时设凸形竖曲线。需要设置凹形竖曲线的条件：ω大于等于0.5%。当外距E＝80km/h）与其他道路相交；（2）主干路交叉口高峰小时交通量超过6000辆当量小汽车时；（3）城市干路与铁路干线交叉；（4）其他安全等特殊要求的交叉口和桥头；（5）具有用地和高差条件。

立体交叉的构成: 跨线桥（或下穿式隧道）、匝道、加速道、减速道、集散道。第六章

大型公共建筑选址时，必须注意以下两个:（1）大型公共建筑所带来的交通量的增加能否与规划的道路系统交通分布相协调，即建筑所相邻的城市道路是否有足够的交通容量容纳建筑所产生的交通量。（2）大型公共建筑与城市道路的交通联系方式。

车辆停发方式:（1）前进停车、后退发车。（2）后退停车、前进发车。（3）前进停车、前进发车。

车辆停放方式:（1）平行停车方式。（2）垂直停放方式。（3）斜向停车方式。

临近建筑交通：建筑内部的人流交通与城市道路上的人流、车流交通之间存在一类很重要的交通。

临近建筑交通的构成:（1）为建筑本身服务的后勤交通；（2）外部客运交通 临近建筑交通空间：临近建筑交通所使用的空间，它把建筑与城市道路联系起来。临近建筑交通空间的构成:（1）内部客、货运交通空间；（2）外部客运交通空间。临近建筑交通组织及其空间的规划要求:（1）既要与建筑内部的布置有好的功能关系，又要与城市道路呈有秩序的联系。（2）尽可能减少人流之间、人流与车流之间与不同性质车流之间的交叉和相互干扰，减缓对城市干路的冲击。（3）有足够的人流、车流集散空间和停留空间。（4）做到各种交通流线清晰醒目、方便短捷。

站前广场的规划设计应考虑的问题:（1）通过辅助道路把站前广场的各种交通空间与城市干路相联系，对于特别复杂的交通枢纽，可以用多条辅助道路分别把各种交通空间与不同方向的城市干路相联系。（2）按照城市道路靠右行的原则进行站房建筑内部和站前广场交通流和用地空间的布置。（3）各类交通空间的布置主要依据交通流线的合理安排，形成以人流集散场地为核心的用地布局形式。（4）站房旅客出入口、行包、售票等设施与市内公共交通站场及其它停车场的位置相配合，尽可能减少旅客步行距离。（5）站前广场应配备一定规模的绿化休息空间，平时可为旅客休息候车服务，在节假日高峰期，又可作为临时候车空间，以弥补站房候车空间的不足。（6）行包货运车流宜另设与站前广场分离的专用通道，以减少与人车客流的交叉与干扰。第七章

城市交通组织方法:（1）区域控制：步行区；机动车辆禁行区；社会车辆禁行区；货运车辆禁行区。（2）路线控制：步行路；非机动车禁行路；机动车辆禁行路；社会车辆禁行路；货运车辆禁行路；机动车辆单行路；社会车辆单行路。（3）时段控制：货运车辆时段控制；社会车辆时段禁行。

交通标志:（1）主标志：警告标志；禁令标志；指示标志；指路标志；旅游区标志；道路施工安全标志。（2）辅助标志。

**第五篇：浅谈城市交通规划与交通改善-**

浅谈城市交通规划与交通改善

摘要：中国已经进入一个快速发展的城市化阶段，在未来相当长的一段时间内，我国大城市将同时面临人口、土地和机动化三方面的沉重压力，而且交通发展已经成为制约城市发展的一大瓶颈。如何更加有效地发展改善城市交通，满足城市居民日益增长的出行需求，成为我国迫切需要解决的课题。

关键词：城市交通；交通规划；交通改善引言

城市交通规划是城市规划中的重要组成部分，受到城市规划中的人口、规模、城市布局、土地使用、城市环境等重要因素的制约和影响。交通规划是确定公路和城市道路交通建设的发展目标，设计达到这些目标的策略、过程和方案。在确定的年限和日标前提下，通过调查、采集、分析数据等，对城市交通发展策略进行研究，进行路网规划、公交规划、停车规划等。我国大城市交通正面临着城市化、机动化快速发展的双重压力和环境、土地资源的双重制约，对交通规划师和城市政府而言，任何正确或错误的规划和决策都将对未来产生长远而重大的影响，而树立正确的理念对于城市交通规划极为重要。交通规划思想观念没有体现公众利益优先

交通的目的是实现人和货物的移动，而不是车辆的移动。评价一个交通体系的优劣，主要看公众的交通利益是否得到保障。道路空间应为整个社会所共享，而不能仅为少数富裕群体使用。因此，交通规划师必须树立公众利益优先的思想，并将社会公平原则体现在构筑交通空间的过程中。反省我们一直以来的做法，从规划建设到运行管理，“车本位”的思想一直占了上风，“人本位”的思想则很难体现。主要表现在以下几个方面：

2.1 规划制定中的“车本位”思想

从交通发展战略来看，非常流行的做法是“1小时交通圈”或“30分钟交通圈”等来概括城市交通发展目标，衡量的标准是小汽车出行所需的时间 在规划的观念上，认为自行车的大量使用是交通结构不合理的罪魁祸首，自行车和步行则是道路交叉口通行不畅的首要原因。

2.2 规划内容上的“车本位”思想

交通调查的内容除居民出行调查外，主要是机动车出行调查、道路断面和交叉口机动车流量调查、车速调查和停车调查等；交通预测的内容和成果主要是机动车的吸发量、OD分布、流量分配：交通评价的依据主要是路段和交叉口的饱和度及道路的服务水平；交通规划的主要内容之一，是以满足机动车出行为目的的道路网规划 道路断面设计也主要以机动车交通为中心。

2.3 设施建设中的“车本位”思想

交通设施的建设，强调的是快速路、主干路、高架路或立交桥等满足机动车运行的设施，而为步行、自行车提供空间的支路网建设则严重滞后；同时，人行道被路边停车、马路摊贩蚕食的现象屡见不鲜；一些地方机动车道一再拓宽，而公共交通设施的建设则能省则省。“人本位”的思想观念，就是在城市交通发展战略中，要注重交通运行效率、社会公平和环境保护；加强对居民出行需求选择的研究，根据居民出行意愿和意愿的满足情况，提供多种交通方式的选择，城市交通规划要注重公共交通规划、自行车规划和步行系统的规划，并将这些内容贯彻到规划的各个层面：城市道路系统规划要增加支路网规划的内容，提出对支路

网建设的要求：城市道路的线型和断面以及交叉口的设计也要考虑步行和自行车的交通要求：在设施建设中要合理分配资金流向，加强公共交通、自行车和步行设施的资金投入；在运行管理中要重视维护公共交通、自行车和步行等交通方式的“路权”，保障行人安全等。路与车存在的矛盾

交通拥堵的发生，其主要原因在于路与车的矛盾，从表面上看，一是汽车保有量增长过快，二是道路增长相对过慢。以北京市为例，90年代汽车年平均增长率约为1 5％，而同期道路年增长率仅为3 5％。随着轿车加速进入百姓家庭，车多路少的矛盾将更加严重。解决矛盾的途径一是“限车”，二是“增路”。拓宽旧路和修建新路，可便大城市交通矛盾得到部分缓解，但只要有了路，就会唤来更多的车，车多增路、路多增车这个循环不会无穷尽地进行下去，因为路的终极是土地的极限。中国作为一个人口大国，不可能也没必要将大量的土地用来修建道路或停车场。因此，增加道路不能从根本上解决城市的交通问题，解决矛盾的唯一途径只能是尽量限制车辆的使用。

因此，我国的税费改革势在必行。有识之士早就建议：改征汽油税或燃油税，且适当向城建部门倾斜。通过“费改税”这条纽带，缓解车与路的矛盾，促进汽车工业和交通运输业的协调发展。供与求的矛盾

交通需求是指出于各种目的的人和物在社会公共空间中以各种方式进行移动的要求，它具有需求时间和空间的不均匀性、需求目的的差异性、实现需求方式的可变性等特征。交通供给与需求是一对错综复杂的矛盾，由于经济、社会和环境等方面的观念差异，处理这一矛盾的手段和实施效果会有很大的差异。我们在交通供需关系的处理上主要存在如下一些问题：

4.1 过分强调供应不足

一种非常流行的观点是．“我国大城市道路设施的增长速度远远跟不上机动车的增长”。但实际上道路与机动车之间在数量上并不存在比例关系，车辆增长与交通量的增长也并非线性关系。从经济和资源上讲，我国大城市道路建设要满足需求是不可能的。因此道路建设的目标应定位在防止交通拥挤的过度恶化和为大多数地区提供必要的可达性。

4.2 供给方向上的偏差

目前的交通供给过分集中在快速路、主干路、高架路、立交桥、地铁、轻轨等高投资的交通设施上，忽略了城市支路网的建设和常规公共汽(电)车的发展，对于停车、加油、步行、换乘等交通设施以及交通管理和服务的供给则一笔带过。这种方向上的偏差直接造成了城市交通系统运行的低效率。

4.3 对部分需求的忽视

交通方式没有先进和落后之分，各有其优缺点，各有其适用的范围和程度。应该看到自行车在我国城市中所具有的不可替代的优势和适用性，国外的研究表明，摩托车是一种有生命力的交通工具。但是目前我们在对待自行车、摩托车等交通方式的态度上，往往采取歧视性的限制政策。另外，对于步行交通的忽视也是普遍存在的问题。

4.4 价格政策不合理

价格是调节供需关系的重要手段。对于高效率的交通方式(如公共交通)，价格过高会导致使用者减少，城市总体运输效率下降，成本升高；对于低效率的交

通方式(如私人小汽车、出租车)，价格过低会导致使用者增加，也会使总体效率下降，成本升高。正确处理交通供需关系，改善城市交通

交通供需关系的正确处理，必须建立在综合而均衡的交通发展战略基础上，建立在社会、经济和环境影响分析和效用评价的基础上。供需关系必须有利于国民经济、产业经济的发展，有利于交通运输总成本下降和效率的提高。因此，把握正确的供求关系尤为重要。正确的供求关系应当包含以下几个方面：

5.1 明确供给与需求相对平衡的观念

在扩大交通有效供给的同时，建立以经济手段为主，多种手段并用的需求管理体系，使交通需求与供给能力相适应。应从城市土地利用着手改善可达性，减少交通需求；尽量使交通需求在时间和空间上的分布更加均匀：鼓励和保护高效率的交通方式，尤其是公共交通，从而达到供需关系的相对平衡。

5.2 保持供给方向的平衡

保持基础设施与服务供给的平衡：保持个人机动化交通与低成本交通设施供给的平衡；保持高等级道路与一般道路供给的平衡。交通服务的供给应涵盖交通的管理、法规、价格、运营、环境和安全等方面的政策。

5.3 交通需求管理应当体现社会公平

在符合使用者收费的原则下，各种交通方式都应有其存在的空间，使用者应有充分的选择自由；要关怀低收入阶层、处境不利者和易受伤害者的交通需求，向他们提供使用交通设施和服务的机会，以及必要的财政补贴，但在方法上必须符合市场规律。

5.4 正确应用价格机制，实现交通资源的有偿使用与合理分配

逐步建立完善的交通设施和服务使用收费制度，让个人机动化交通使用者承担全部成本，消除政府隐性补贴．税费的支付尽可能与使用行为直接挂钩，引导使用者作出对社会有利的选择。可达性城市的特点是保持较紧凑的城市形态和较高的人口密度：保持城市，特别是中心城区用地功能的多样性，以减少出行次数和出行距离：发展电子商务和网上购物，减少人和货物的流动需求；创造步行、非机动车友好的道路设施和交通环境；建立有竞争力和吸引力的公共交通系统；应用多种交通手段减少个人机动化交通，提高已有基础设施的使用效率。6 结束语

当前，城市薄弱的交通设施现状、密集的城市布局型态、高速的城市化和机动化进程、相对落后的交通管理手段等都给复杂的城市交通带来了不利的影响。探索新形势下的城市交通管理模式，积极解决出现的问题，建设现代化的交通体系，是城市管理者一直思考的问题。积极借鉴、吸收国内外成功的交通规划与管理模式，对于完善我国以人为本的现代化交通规划体系具有积极的影响。文章来自星论文网：http://转载请注明

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找