# 第二篇 交通规划

来源：网络 作者：尘埃落定 更新时间：2025-07-20

*第一篇：第二篇 交通规划第二篇 交通规划1、交通规划的定义2、交通规划的阶段与层次交通规划的定义（1）规划:确定目标与设计、达到目标的策略和行动的过程（2）交通规划(Traffic/Transportation Planning确定交通目...*

**第一篇：第二篇 交通规划**

第二篇 交通规划

1、交通规划的定义

2、交通规划的阶段与层次

交通规划的定义

（1）规划:确定目标与设计、达到目标的策略和行动的过程

（2）交通规划(Traffic/Transportation Planning

确定交通目标与设计、达到交通目标的策略和行动的过程。

（3）城市交通规划

了解城市地区内现有的交通形态和土地的使用情况，研究目前的交通路线及设施是否合理、是否足够，应如何加以改进，以配合将来发展的需要，或引导城市走向计划的目标。

（4）交通规划新理念

引导城市最佳形态的形成、公共交通为主骨架城市的形成、生态城市的形成等，以及新交通规划手段、合理的交通结构、交通设施结构、交通规划/设计/管理一体化、面向小汽车社会的新理念等）。

（5）现代交通规划的基本概念

新理念的运用：人性化交通系统的规划与建设、绿色交通的建设等；

现代城市与社会条件的考虑：现代化生活条件；信息化社会；可靠性与抗灾减灾等；

现代高新技术的运用：GIS/GPS/GSM以及建模技术与优化计算技术和诸多交通规划工具等。

2、交通规划的阶段与层次

1、交通战略规划——是长远的方向性规划，年限在20年以上。解决的问题有： 远景交通发展目标及水平；远景交通方式及交通结构；远景城市对外交通和市内客货运输设施的选址及用地规模；实施交通规划过程中的重要技术经济政策；有关交通发展政策和交通需求管理政策的建议。

2、交通综合网络规划——着眼于整个交通网络，研究整个网络上各种线路、枢纽的定位与规模，以及这些建设项目的投建顺序，期限在5~20年。重点解决： 中长期交通方式及交通结构；中长期道路网络布局；城市公交系统、各种交通的衔接方式、大型公共换乘枢纽、公交场站设施的分布及用地等；大运量轨道交通可行性分析；综合网络方案的技术经济评价

3、交通近期建设规划——近几年（1~5年）要动工的项目的具体方案规划。包括：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

**第二篇：交通规划**

规划概念是指确定目标和设计达到目标的策略或行动的过程

出行的定义为从起点到终点的一次移动

对调查区域而言，出行分为内内出行内外出行过境出行三类

小区划分的两个主要问题是确定小区的数目和大小

出行目的分为 工作 上学 自由 业务 回家

揭示喜好和表明喜好两种交通调查方式的区别在于：揭示喜好是用实际行动揭示自己的喜好而表明喜好 是用自己的意识行为表明喜好

狭义的交通 指的是 人和物的空间位置的移动

道路通行能力是指在一定的道路和交通条件下，一定时间内按通过道路某界面的最大车辆数

OD反推是指使用路段上的实测交通量，反推规划区域内的od交通量。

Z重力模型按约束条件分为无约束中立模型，单约束重力模型 双重力模型

非集计模型出现在1970-1980

随着样本母群数量的增加，在满足精度的前提下，抽样比例可以减小

重力模型 不能用于出行生成预测

劳瑞模型 仅考虑了交通费用对住宅选址的影响，从微观经济学角度进行分析的土地利用模型

LeBlanc 将Frank=Wolf算法用于解Wordrop平衡，解决了均衡分配的难题

随着出行距离的增加，自行车这种交通方式的分担率 先增大后减小

交通调查特性 不是影响出行方式选择的因素

简答题

1、简述城市交通规划的基本流程

2、什么是交叉分类法其主要工作是什么

3、非集计模型与集计模型的区别在那里

4、写出LOGIT模型并解释其参数意义

写出标准的平衡分配UE模型及其求解UE模型的算法

计算

考虑两种交通方式的出行，分别是公交车和私家车，其随机效用函数考虑Ubus=3+s Ucar=2,，其中随机误差项s服从[-2.2]上的均匀分布，试求两种出行方式的选择概率 均匀分布的概率函数为F（x）=1/(b-a)并解释概率的意义。

论述

阐述你对我国城市交通规划的理论研究技术方法的认识及相关建议

PS:本页内容以及交通规划课件是研究生课程里所上的交通规划课的课件，比复试的内容深了不少。你可以以此作为参考部分，如果有时间的话可以好好看看，没时间的话就专心看重点和真题就好了。

**第三篇：邹平县交通规划**

今年以来，县交通运输系统在县委、县政府的正确领导下，紧紧围绕‘健设和谐交通、服务经济发尉这一中心，抢抓机遇、加快发展，各项事业继续保持了高速度、跨越式发展的强劲势头。连续三年荣获全省农村公路建设先进单位、省级文明行业；连续五年位列全市交通运输系统行业综合评比第一名。

一、上半年工作总结

（一）重点工程魂步推进，交通墓础设施建设实现新突破．一是西外环建设工程。工程在参建各方的共同努力下，所有合同工程上半年已顺利完成。至此，我县自06 年开工建设的“四环两护工程全部竣工，县城新四环实现成功合围，合围面积达到123平方公里，占全县总面积的1/10，鲁中中等城市发展框架基本搭成。二是北外环东延新建工程。工程地点为北外环至寿济路，于今年5 月份开工，总投资1.45 亿元，目前拆迁工作已完成90 %，路基完成90 %，底层灰土完成20 %，完成投资3500 万元。该工程将北外环延长至长山镇，实现与县城零对接，同时为省道寿济路改线打好了基础。三是东外环改建工程。工程地点为高新办事处礼参村至好生镇院上村，全长7.3 公里，路面宽度分别为16、26、32、40 米四种类型，按一、二级路标准设计施工。目前已完成清基2 公里，路槽开挖1 公里，底层灰土完成0.2 公里，完成投资600 万元。四是寿平铁路建设工程。工程于上半年正式启动，目前，博兴至邹平段已经完成勘测、可研和规划，环评和土地预审工作正在紧张进行中。

（二）农村公路改造有序推进，公路养护步入科学化、规范化轨道．2025 年，全县计划改造农村公路100 公里，现开工项目107.5 公里，完成路基107.5 公里、基层80.4 公里、面层673 公里，完成投资8000 万元；计划改造农村公路危桥6 座127 延米，预算总投资289.8 万元，目前已开工3 座70 延米。建立完善以农村公路管理局为依托、下设五个县道管理站的养护模式，五个县道管理站设置养护员53 人，负责辖内县道的日常养护，进一步提高农村公路管养水平。上半年，共养护县道7 条160 公里，完成养护投资600 余万元，公路好路率大大提高。

（三）全县城乡公交一体化建设全面铺开．7 月2 日，我县在全省率先启动城乡公交一体化工程，目前，全县16 个镇办基层交通运输所公交客运场站建设基本完成。投资300 多万元，在城区和镇内设置了公交站牌200余个，公交配套基础设施建设进展顺利。公交运营体制改革顺利完成，城区7 条公交线路88 部公交车全部实现公车公营。截至6 月底，全县拥有各类机动车辆23000 部，其中出租车450 部，客运班线28 条、客运班车90 部，公交线路32 条、公交车173 部。全县公交网络已覆盖黛溪、黄山、高新、长山、韩店、明集、魏桥、台子、码头九个镇办，基本形成了以城区为中心、辐射各镇办的城乡公交一体化发展格局。

二、今后打算及工作重点

下一步，我们将继续坚持以服务为宗旨，以发展为核心，以开辟新通道、改造老线路、建好大动脉、密织公路网为着力点，加快构建邹平向鲁中中等城市发展的大交通格局，确保圆满完成年内各项交通运输任务目标，力争到十二五末，全县公路通车总里程达到3500 公里，公路密度提高到180 公里／百平方公里，建成与全县经济社会发展相适应的“大通道、大路网、大枢纽，形成“十纵十横九联三环”、“三铁、两高、一航”的现代化综合运输体系．

（一）明确任务，突出重点，全力完成全年任务目标。一是寿平铁路建设工程。寿平铁路规划一期工程在我县境内10.65 公里，沿途经寿光、广饶、博兴、桓台到邹平站；二期工程西延经魏桥镇跨黄河与济邯铁路相连，我县境内将附设长山支线和西王集团、铁雄集团等支线，基本路线为沿拟规划建设的长魏路从桓台经焦桥、孙镇、九户至魏桥镇，沿途设两个铁路货场。目前工程前期准备工作已经就绪，力争今年下半年完成立项、设计及招投标工作，2025 年开工建设，2025 年建成通车运营。二是北外环东延和东外环改建工程。督促各施工单位合理做好施工进度计划，倒排工期，增加设备及人员投入，强化现场巡查，充分发挥监理职能，加快施工进度，力争北外环东延工程11月底完成通车，东外环改建工程年底建成通车。三是农村公路改造工程。完成投资6000 万元，确保完成农村公路改造100 公里，完成危桥改造6 座。四是强力推进全县城乡公交一体化工程。进一步加快推进步伐，力争年底在全县16 个镇办全部通上公交车，有条件的镇办提前实现村村通达公交车。

（二）高瞻远瞩，精心布局，为交通运输“十二五”规划的顺利实现起好步、开好头．十二五期间，我县农村公路建设将完成新建、改建总里程1280 公里，以国道、省道、县道、乡道为主干道，实现农村公路通车里程3500 公里，积极打造“十纵十横九联三环”、“三铁、两高、一航”的现代化综合运输体系。一是“十纵十横九联三环”。即，十纵：范公路、焦周路、焦临路、杏花河路、庆淄路、九青路、台明路、台莱路、台魏路、码章路。十横：台码路、焦章路、焦码路、焦魏路、长魏路、长明路、长黛路、济青高速、吕柏路、309 国道。九联：邹魏路，连接邹平、魏桥；邹韩路：连接邹平、韩店；邹铁路：连接邹平、寿平铁路县城北货场；邹长路，连接邹平、长山，于长山镇入淄博界，与张店区北郊连接；邹周路：连接邹平、周村；联通路：连接邹平、淄博；旅游路：连接邹平、临池、西董、黄山、青阳五镇办山区的主要旅游景点；邹青路，连接邹平、青阳；邹普路：连接邹平、普集，打通邹平南大门，实现邹平与济南经十东路的对接，为邹平与省会济南的连接提供一条更加便捷的通道。三环：邹平外环、魏桥外环、长山外环。二是“三铁、两高、一舱。按照省交通运输“十二五”规划，正在设计的济南至东营高速公路、高速铁路将穿越我县境内；小清河通航已完成设计工作。届时，邹平境内将拥有三条铁路、两条高速、一条航道，彻底改变我县铁路、高速、航道运输发展滞后的局面。三是省道干线路网规划。主要包括六条道路：台莱路（管道

村至孙武黄河大桥段）、寿济路、庆淄路（霍坡村至县城西环，经西环、南环至淄博市周村区）3 条省道改线；恢复省道102 邹平段；县道焦临路改造升级、焦码路建设升级。调整到位后，加上济青高速、国道309，全县将形成三纵、五横的干线公路网，从根本上改变因干线公路穿越城区中心而导致交通经常拥堵的局面。同时，结合省道路网规划，对现有高速路口进行调整：在县城西环（济青高速62 公里处）新开济青高速4A 号口，将现有邹平口（5 号济青高速68 公里处）迁移至东环（济青高速74 公里处）新建。

**第四篇：交通规划论文**

当前我国很多一线、二线城市的交通规划管理工作面临着交通拥堵、秩序混乱等问题，而城市道路中出现的大部分问题存在于道路交叉口。接下来小编搜集了交通规划论文，仅供大家参考，希望帮助到大家。

篇一：城市生态交通规划理论与方法研究

摘要：

随着城市化与工业化进程的不断加快，城市交通需求急剧增加，导致城市交通环境质量日趋恶化，城市交通己经成为城市经济发展、人民生活水平进一步提高的制约因素。本文在综合考虑城市交通供需矛盾、交通环境污染、能源消耗和其他问题的背景下，从多种角度来重新审视交通规划的变革方向，拓展城市交通规划的理论与方法。

关键词：

城市生态交通系统 城市生态交通规划城市空间 生态足迹交通结构

著名科学家爱因斯坦说过:“问题不可能被与处在产生它们同一水平的认知能力所解决。”因此，我们要从根本上解决城市交通问题，必须跳出对现有城市交通问题认识的框架，重新审视城市交通的发展。每一个城市都有自己的交通问题，也都有为解决交通问题而量身订做的交通处方与随之发展的交通模式，这些交通问题、处方与模式看似迥然不同、各具特色，因为它们都是在各自独特的社会脉络与时空背景中逐渐长成的，但仔细分析实是相似，因为问题产生的本质与经历却是共同的。本节期望通过对北京市交通发展的分析，进一步深化对城市交通的认识。

1.北京市交通发展特征

尽管八十年代以来，北京的道路交通建设和交通管理取得了很大成绩，但是，由于历史和现实的原因，交通需求与供给在总量和结构上的双重失衡日趋严重，从而导致大范围的交通拥挤阻塞和城市活动效率每况愈下。

(1)汽车交通发展失控，道路建设难以适应超常增长的需要。

(2)道路网结构和客货运交通结构不合理，加重了交通拥挤阻塞。从北京市区道路网结构看，二环路和三环路虽己改建为半封闭的快速路，四环、五环快速路也已建成通车，但由于环路之间缺乏快速联络线，因而难以成网。

2.北京市交通与城市发展互动关系的启示

(1)城市布局与形态的发展固然与城市的历史地理环境、社会经济形态与发展水平、规划理念与规划实施体制等自然、社会因素相关，然而也同样在很大程度上与基础设施(特别是交通基础设施)的供给条件有极为密切的关系。

(2)城市土地使用布局的无序化发展，反过来又必然加剧城市交通需求的畸形发展趋势(例如时空分布的过度集聚)，在这种情况下，很容易对交通规划建设决策做出误导，迫使决策者在中心区的交通供给上进行更大的投入，而无力顾及引导外围地区开发所必要的交通设施建设。

上述北京市的交通发展成功与失败经验的分析表明，人们对于城市交通的认识从开始忽视城市交通的作用到逐渐认识到其在城市规划发展中的引导和制约作用，并全面考虑城市交通的发展。因此，我们需要重新审视城市交通，深化对城市生态交通内涵的认识。

3.城市生态交通系统的内涵

通过对国内外城市交通发展的审视，深化了对城市交通系统的认识，在城市交通可持续发展理念指导下，需要重新建立城市交通发展的目标和价值观念。因此，本节通过对城市生态交通系统内涵的分析，探讨交通对实现经济效率、社会公平和维护生态平衡的影响，为城市生态交通系统的特征勾绘一个大致轮廓。

4.城市生态交通系统的概念

城市生态交通系统定义为:以城市生态学理论为基础，考虑生态极限约束条件，以人和物的移动为目标的高效、公平、以人为本的城市交通系统。研究城市交通生态交通系统的目的就是通过研究城市交通各子系统间各种有机联系，掌握城市交通系统的演变规律及其影响因素，对城市交通系统现状进行评价，提出切实可行的生态交通规划方案，创造一个适宜居住的城市人居环境。

5.城市生态交通系统的特点

(1)以人为主体的交通系统

城市生态交通系统的主体是人类而不是车辆或其它交通基础设施，这是与传统城市交通的根本区别，城市生态交通以提高人的可达性为目标，并引导城市向高可达性演变。

(2)人工与自然生态复合系统

城市交通系统的载体一城市环境由人工与自然生态环境复合而成，其主要部分是人工环境系统，不仅表现在城市人口、密度远远高于城市绿色植物和动物的密度，还表现在城市是人类创造或人类改造而成的，人类的各种活动时刻影响着城市的发展。与经济系统的接口，包括与城市经济发展战略的协调，与能源利用政策的协调，对城市产业结构与

布局的影响等。

城市生系统的目标是把将城市视为线性、开敞的系统转变为将城市视为闭合回路或更平衡的循环。而城市交通是一个开放的线性系统，应该用输入/输出的观念进行思考，考虑最小化输入/输出量，促进城市生态平衡系统的循环。

6.城市生态交通系统的发展目标

根据上述城市生态交通系统的概念与特点分析，其总体发展目标是建立一种合理的交通模式，既能提供快捷、舒适的出行条件，促进社会经济发展，满足交通需求，又能最大限度地减少对环境地污染与破坏，真正提高人类的生活质量，促进城市成为具有自身人文特色的自然与人工协调、人与人之间和睦的理想人居环境。

7.城市生态交通规划理论框架

城市生态交通系统的发展目标和价值观念为我们描绘了城市生态交通规划的方向和目标。由城市生态交通系统的概念与发展目标可知，城市生态交通规划必须考虑交通活动对自然影响的生态极限约束，实现人和物的移动。因此，本文给出的城市生态交通能源和资源消耗的型式;二是中观和微观上，土地利用密度、混合程度和邻里开发型式应以合理的客运交通供应结构为导向。主要是运用交通与土地利用一体化思想，通过研究城市居民总体出行特征(出行次数、出行距离等)的变化及土地利用开发程度的变化，建立城市人口规模一土地利用布局交通需求总量相关关系分析模型;研究城市规模(人口、地域面积)及城市形态(土地利用布局、地形条件等)对城市交通用地的要求及对城市交通结构的影响。同时研究城市交通系统对人口集聚、土地开发的反作用，与城市战略规划相结合，确定合理的城市空间结构。确定合理的城市空间结构后，就进入交通供给与需求预测分析阶段。现代社会高度信息化对城市居民出行特征产生了重大影响，包括对居民出行产生机理的影响及由此引起的居民出行目的、方式、时耗、分布、密度等出行特征的变化。同时城市居民总体出行方式结构又取决于交通发展政策如交通投资开发政策，土地开发政策，交通市场政策，交通环境政策等，因此交通总体方式结构预测实质上是个决策过程。

城市交通供给分析包括交通工具、交通基础设施和服务设施的供给分析，主要通过分析主要交通工具的运行特点，研究各交通工具的动态时空消耗模型及对道路网络、停放空间的需求，提出具体城市在具体道路空间和城市交通结构条件下城市交通系统总体容量。

在交通分析与交通需求预测分析基础上进行交通供需平衡分析后，进入交通系统结构优化阶段，这是城市生态交通规划的核心内容。交通结构的优化受各种因素的约束，包括强约束条件和弱约束条件。强约束条件指规划满足交通需求目标和生态约束等必须满足的约束条件，其中生态约束主要是通过城市生态足迹承载力供给分析与交通活动对自然影响量度计算(交通方式生态足迹分析)来确定;弱约束条件包括其它辅助约束如建设资金约束等，弱约束条件有时为了主要目标的实现而可以放宽。另外，城市总体交通结构、路网方案、交通流量、环境质量、能源消耗、土地占用等之间存在非常密切的相关关系，因此总体交通结构优化是一个不断反馈、调整的平衡过程，其贯穿规划的始终。

在交通系统总体结构优化的基础上进行的交通供应设施规划包括以可达性为导向的综合交通网络规划和各单项交通规划。当然这部分内容也要受生态极限的约束，体现在整个交通网络的资源、能源消耗、土地资源消耗和污染物排放约束上，该阶段是保证宏观交通结构能满足交通需求和生态约束等条件的重要环节，同时要注意进行多次交通供需平衡分析。

结语

从城市交通与城市经济发展，城市交通供需平衡原理，城市交通规划地位的思考三方面重新审视了城市交通的内涵，认识到城市交通发展观念需要更新，城市交通发展理念首先要明确交通的目的是促进现代社会的发展，不能以破坏社会赖以生存的基础为代价。交通规划不应以机动性为主要目标，交通服务的可靠性和可达性应被视为公民的基本权利而加以强调。

篇二：城市交通体系规划的探索

引言：

随着我国国民经济的快速发展和城市化进程的加快，如何解决城市交通问题已经成为城市可持续发展的一个重要课题，城市道路交通管理工作也面临着严峻的挑战。

一、我国城市交通体系存在的问题

我国在城市交通综合整治规划方面做了大量的研究工作，但城市交通综合整治是近几年随着城市交通问题日益加重而发展起来的研究方向，在实际应用中尚处于探索发展阶段，还有许多问题有待进一步研究。

(1)缺乏系统的概念，近期交通治理主要是针对现状交通问题进行的应急性规划，要求在短时期内能找到解决城市交通问题的途径，容易陷入“头疼医头、脚疼脚”的境况，使交通问题得不到根本治理，也许短时间城市交通问题得到一定缓解，却加重了城市未来的交通负担，甚至埋下更严重的交通隐患;

(2)在城市道路系统规划中，没有综合考虑道路网的因素，多数是尝试从问题的某一个角度来解决该问题，没有把交通问题放到城市大系统中去考虑，没有将城市快速道路系统、自行车系统和步行系统综合起来，将它们之间的相互联系和相互影响的关系进行充分地分析，所采用的解决措施需要进一步完善;

(3)对于城市交叉口交通问题的整治也忽略了系统的观念，没有把交叉口放到整个路网中考虑解决问题，仅从单纯的一个点提出解决措施，进行交通渠化、信号配时忽略了相近交叉口的协调设计;

(4)在城市交通拥堵治理时忽略了出行效率与运输效率之间的平衡，注重城市交通基础设施的建设而忽略了城市交通的管理，导致城市无法达到交通需求与交通供给的平衡，交通问题日益严重。

二、城市交通综合整治规划的总体改善策略

面向近期交通综合整治规划的总体改善策略主要是针对现状交通系统存在的问题，结合未来交通发展形势提出。通过交通整治规划使整治区域内的交通拥堵程度降低，真正实现“以人为本”的“绿色”交通。其总体改善策略如下：

(1)完善城市道路系统，建立布局合理、规模适当、等级结构合理、功能清晰的城市道路体系;

(2)提高停车设施供应，满足现有车辆的停车需求；

(3)完善公共场站、公交停靠站等基础设施的建设；

(4)完善行人交通系统，构筑以人为本的交通空间；

(5)加强交通管理，最大限度提高交通基础设施的利用效率。

三、城市交通综合整治规划方案的设计

(1)道路系统整治规划方案设计

道路系统是城市交通的载体，是城市交通畅通的物质保障，传统的交通规划就是道路网的整治，虽然已经暴露了其不足之处，但我们进行交通整治首先考虑的依然是道路系统的整治，一个完善的道路系统可以为城市交通提供一个良好的运行平台，城市交通的高效、快捷运行提供物质保障。首先，进行要用系统的方法，把路段、交叉口看作一个整体系统，从宏观上对城市道路进行分析，有步骤、有层次的完善城市道路网，在规划的层面尽量避免断头路、畸形交叉口的存在。具体进行方案设计时根据近期实施路网，考虑以下因素：加强过境通道的建设、有效分离过境交通，加强对外通道建设、强化与相邻区域的联系，加强内部道路建设、强化片区间的联系，加强片区内支路的建设、改善片区内“微循环“\"。其次，由于历史原因或者其他不可避免的人为因素，在路网完善的基础上仍会存在一些不规范的路段、交叉口，此时，我们应在微观层面上，结合整体路网改善措施，对交通拥堵路段、交叉口进行交通综合改善设计，优化路网，形成一个畅通、高效的城市道路系统。

(2)停车系统改善规划方案设计

随着机动化时代的降临，机动车保有量的不断增加，城市交通问题不仅表现在“行车难”，还表现为“停车难”\"，“停”已经影响到了“行’’，因此，在治理交通时我们不能忽略对城市停车系统的整治。进行停车系统整治改善总体目标是加强社会公共停车场及货车专用停车场建设，解决停车设施匮乏的历史遗留问题。在加强硬件设施建设的同时，加强停车管理，执行建筑物停车配建标准及规范路内停车，总体上满足停车需求。具体进行停车场方案设计时从以下几方面考虑：

1)严格执行建筑物停车配建标准，保证新开发建设的建筑物不再产生新的停车问题，改善已有建筑物停车条件;

2)新、改建社会公共停车场，弥补行政办公、商业公共停车缺口;

3)合理设置路内停车，对部分干道采取禁停措施，充分挖掘部分支路道路资源，合理划定停车位;

4)完善货车停车条件，新改建货车专用停车场，解决营运货车乱停放问题。远期配合货运体系、货运场站的规划建设相配套的货车停车场。

(3)公共交通改善规划方案设计针对于面向近期交通规划的公共交通改善其目的是为了提高城市公交分担率，优化人们出行方式结构。根据整治区域公交的供需情况，实施公交优先策略，优化调整公交线网，完善公交场站建设，重新进行公交停靠站的布局设计，提高公交覆盖和服务水平。具体方案设计时应考虑以下因素：

1)优化公交线网。此项目的展开应参考该

区域的公共交通专项规划，若公共交通专项规划同期进行，整治规划的公交线网优化提出一般建设性建议即可，对于一些重要道路，根据其实际情况，进行公交专用道和信号优先的设置。面向近期的公交整治一般涉及不到线网的规划，只是对一些重复系数大的线路进行适当的调整，增加公交线路的联通性。对于一些新增的线路要听取群众的意见，同时要注意这些新增的线路会带来场站、站点的增加。面向近期的公交整治主要还是从场站布局和停靠站改善来考虑，以提高公交运力和运能，为整治区域实现公交优先提供一个良好的运行平台，更好的与公交专项规划结驳。

2)加快建设公交场站

①以整治区域公交出行需求为依据，合理规划场站布局，增设场站;

②以提高公交覆盖率为目的，调整场站布局;

③以《城市公共交通站、场、厂设计规范》为指导，科学完善场站功能;

④在轨道周边建设场站，加强与轨道交通换乘。

3)停靠站改善设计

①有必要、有条件一般都设置港湾公交站点：

②站点配套的整治设计，如站牌、以人为本候车设计等;

③交叉口进出口道公交站点的设置。

(4)行人交通改善规划方案设计

同样，行人交通整治也要从系统的角度进行考虑，从总体上把握，而不仅仅是针对某个交通问题进行方案设计。在确定总体整治思路时，分块、分片区考虑，使思路清晰。针对我国城市行人交通的现状特性，一般可分为商业区或中心城区行人交通规划、对外主干道行人交通、区域行人系统规划等。具体包括人行过街设施整治规划方案、人行道整治规划方案、无障碍通行系统整治规划方案等。

(5)交通管理改善规划方案

交通管理是建立在整治区域路网条件上的，路网条件不完善，管理是无法从根本上解决交通拥堵问题的，只能是阶段性的排堵，随着城区建筑容积率的提高，城区道路面积率也应相应提高，供需矛盾仍会激化。因此，要想从根本上解决城市交通问题，必须进行交通管理改善的研究。

结束语：

适应现代的城市发展要求，提高规划设计的科学水平，推动城市交通整体发展水平的提高，是21世纪我国城市交通“以人为本”和可持续发展的必由之路。

参考文献：

[1]沃尔什.中国城市交通发展战略.北京：中国建筑工业出版社，1995.79 ~ 116

[2]王炜，徐吉谦，杨涛，等.城市交通规划理论及其应用实践.南京：东南大学出版社，1998.1 ~ 10

[3]徐吉谦.关于城市道路规划设计几个关键问题的探讨[J].城市道桥与防洪，2025：2，7-9

[4]马健霄.城市道路通行能力分析与改善技术[J]，南京林业大学学报，2025，25(2)：71—7

4篇三：浅谈城市交通规划中存在的问题及解决措施

摘 要：

城市交通规划是城市总体规划的一部分，同城市布局形式、城市功能分区、城市土地利用、城市道路系统等密切关联。如何解决交通拥堵的问题是城市交通规划问题的关键，特别是在大中城市，由交通拥挤堵塞及由此导致的行驶速度低、时间浪费、运营成本上升、交通事故不断增加、停车场不足、空气和噪声污染公害加剧等诸多问题，给人民的生活、工作带来不便，增加了巨大的社会成本，严重阻碍了城市的持续健康发展。因此，文章综述了我国城市交通规划现状、导致原因和问题对策方面的研究成果，以期能对解决问题有所帮助。

关键词：

城市规划；交通规划设计；交通拥堵我国城市交通规划现状

古代的城市交通，是步行或骑乘，在沿河和滨海城市则用船舶作为重要交通工具。中国是世界上最早使用车辆的国家，古代的道路宽度则以车辆的轨距为基本尺度。欧洲产业革命以后，出现了汽车，特别是20世纪初，汽车产量激增，引起城市交通发生了本质上的变化。二次世界大战，进一步催生了交通上的巨大变革，城市交通向现代化和高速化发展。城市交通问题成为许多国家需要迫切解决的重要城市规划问题。

我国自20世纪五六十年代开始重视交通规划工作，可以说城市交通规划在我国是一个十分年轻的行业。长期以来，我国城市道路设施增长较为缓慢，人均拥有道路水平处于较低的水平。在改革开放不断深入、国民经济持续快速发展、城市建设日新月异的时代背景下，近十几年城市交通设施开始以较快的速度增长，大城市的人均道路面积达到6～10m2。随着交通运输的迅速发展，交通拥堵、环境污染、交通事故的问题日益严重，这些情况的频繁出现严重困扰着我国的各大城市和地区。交通规划越来越被我国政府部门重视，城市交通规划是实现城市可持续发展的必要手段和重要保证，其在促进社会经济健康发展，保障城市各项功能正常运转等方面发挥了重要作用。城市交通规划中存在的问题

2.1 忽视城市交通发展战略的规划

交通规划是一个系统工程，需要统筹协调，致力于长远目标的实现。但当前，许多中小城市把主要精力放在了加强道路交通基础设施开发规划及建设上，大多数城市在建成快速交通系统，完善城市交通网络的同时，往往忽视了城市交通发展战略规划，缺乏必要的交通调查、预测、编制等严谨流程，缺乏长远目标性的交通规划战略眼光，从而严重导致我国众多中小城市道路功能混杂。

2.2 忽视道路环境功能的规划

路网布置、线型设计、车道数确定、路面结构形式等交通功能布局是传统意义上的交通规划设计，而环境功能往往是被忽略了的。恰恰相反，在现代城市道路规划设计中，应该把城市道路的环境功能放在重要的地位。因为城市在不断扩张不断发展，所以道路的规划、设计、建设、管理都应从城市环境的整体出发，根据不同区域的要求，就空间组合、景观风貌、特色建筑、道路横断面组成等进行综合规划设计，使各构筑物组成的空间轮廓、尺寸比例、色彩线条等相互协调、和谐美观，以达到提高城市环境的整体水平、改进市民生活质量，给人以舒适、安逸和美的享受，同时也使城市道路景观风貌功能得到充分的发挥，以满足人们对交通和环境的整体需求。

2.3 忽视道路网络弹性的规划

交通预测是交通规划的重要组成部分，要根据城市人口增速、经济发展水平、城市扩张速度等进行推算。但往往会出现对未来种种不确定因素估计不足，更重要的是路网规划中对系统的应变能力没有给予足够的重视。少数中等城市用地扩展快，系统稳定性相对较差，城市发展方向受到区域环境和区域基础设施的牵动影响明显。一些先前处于城市边缘的地区，由于这些牵动因素的综合作用会逐步发展为衔接老城区核心的发展方向的重要地区。对这些区域发展环境因素、城市产业结构的变化和人口的发展论证不足，往往会造成城市用地布局不当、设计标准采用不当、路网规划弹性不够，形成新的交通集束。因此，在充分预测论证的基础上，城市道路网系统应为未来的发展规划留有余地，做好路网弹性规划，以满足城市发展和人民的生活需要。

2.4 忽视道路人性化规划

城市中的交通流有人流和车流。人流就是行人交通。车流分为客流和货流，客流是居民出行利用交通工具而形成的交通流；货流是交通工具运输货物而形成的交通流。这在交通规划中都是需要考虑进去的因素。很多的城市道路环境是“重车不重人”或者说“重人不重车”。在道路设计中，往往存在忽视行人交通权利的现象，比如交通繁忙路段没有人行天桥和斑马线；挤占人行道拓宽机动车道；行车道与人行道之间缺乏应有的隔离设施等等。特别是有的城市在道路交通规划时一味注重车辆的速度和马路的宽度，道路设计时与环境脱节，造成城市原有的商业区走向衰落、副中心郊区化等城市问题。对于交通规划问题的解决对策

随着科技与信息的更新发展，城市交通规划必须与信息时代的社会经济环境相匹配，信息时代的城市需要一个高效、有序、安全的交通环境，通过信息智能系统调节城市交通流向，均衡交通分布，从而提高城市交通系统的服务水平和运行效率，促进城市整体发展。

3.1 要转变交通规划观念

长期以来，人们把提高城市交通的机动性、加大道路设施供给、扩大运输能力，作为城市交通发展的核心目标，为改造现有城市布局结构形式，提出许多种规划对策，如疏散人口和工业区、建设卫星城、设置副中心、建设步行街等，实际上，这些只是实现生产、生活和其他目的的手段，城市中的人及其活动场所才是交通政策中的核心。应通过土地利用和交通系统的统筹规划，减少交通需求和资源消耗，提高交通系统的总体效率，实现城市与交通的均衡、协调发展。根据这一理念，城市的发展应当保持紧凑的形态和较高的人口密度，保持城市土地特别是中心区土地功能的多样性，减少居民出行次数和出行距离；通过发展远距离通讯办公和通讯购物，降低人流和物流的需求；建立有竞争力和吸引力、线网覆盖率高的公共交通系统；利用各种手段减少个人机动化交通需求，提高已有设施的使用效率。

3.2 要完善交通规划体系

城市交通规划体系是立体的、综合的、多层次的。应包括市域交通规划、市区总体交通规划、地段的交通规划、线路的交通规划、点的交通规划五个层次。不同层次的交通规划应在加强上下衔接的同时，与不同层次的城市规划相衔接，必须建立起统筹、协调、互动的关系。

3.3 重视城市交通对城市可持续发展的影响

城市交通规划要重视经济发展、环境评价和社会评价等综合体系，合理的交通规划应该是建立高目标、低需求的交通系统发展模式。应当以公共交通网络和道路功能网络作为城市布局骨架，土地利用与开发以公共交通为导向，以全社会总成本下降和资源节约为目标，实现人与经济、社会、环境的和谐发展。结束语

随着城市的发展，人们生活水平不断提升，百姓衣食住行发生了很大变化，中国的道路建设里程也是成倍增加，城市规模不断扩大。以上论述，对城市交通规划做出了较好的归纳总结，通过合理交通规划，彻底解决城市交通拥堵、行驶速度慢、交通事故、空气噪声污染公害等问题，给人民的生活、工作带来便利，从而，推进城市总体发展步入良性轨道。

参考文献

[1]任福田，刘小明.道路交通系统安全分析.论道路交通安全[M].北京：人民交通出版社，2025.

**第五篇：交通规划任务书**

课 程 设 计 任 务 书

题目济南市系(部)交通与物流工程系专业交通工程班级学生姓名学号

月 日至 月 日共 周指导教师(签字)

系 主 任(签字)

2025年 12月 1 日

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！