

城市规划实用丛书

# 城市 交通规划

Urban  
Transportation  
Planning

周楠森 主编

CITY  
PLANNING



机械工业出版社  
CHINA MACHINE PRESS

城市规划实用丛书

# 城市交通规划

主 编：周楠森

副主编：阮金梅 张晓东 李树三 郭春安 郑 猛 王晓明

参 编：叶以农 田 芸 付晶晶 刘志刚 刘 欣 李秀敏

陈春妹 杨志刚 张 宇 张 鑫 姚智胜 钱炳华

徐铮鸣 盖春英 龚 嫣 褚浩然



机械工业出版社

本书第一章介绍城市与城市交通的关系、城市交通规划的基本概念和规划方法；第二章介绍城市交通调查与分析的方法；第三章介绍城市交通发展战略以及实际案例；第四章介绍城市道路系统规划以及行人和自行车绿色交通系统规划；第五章介绍城市公共交通系统规划；第六章介绍城市停车系统规划；第七章介绍城市交通管理系统规划；第八章介绍公路系统规划；第九章介绍铁路系统规划；第十章介绍民用航空机场规划设计的基本要求；第十一章介绍城市交通模型，以及当前城市土地使用与交通整合模型的最新进展；第十二章介绍交通影响评价方法和案例；第十三章详解城市交通规划设计案例。

本书可作为从事城市规划设计和建设管理的技术人员、研究人员、行政管理人员学习工作的参考用书，也可作为大专院校城市规划学、交通规划学等专业师生的教学参考用书与相关培训教材。

## 图书在版编目 (CIP) 数据

城市交通规划/周楠森主编. —北京: 机械工业出版社, 2011. 9  
(城市规划实用丛书)  
ISBN 978-7-111-35266-2

I. ①城… II. ①周… III. ①城市规划: 交通规划 IV. ①TU984. 191

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 131215 号

机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑: 罗 筱 责任编辑: 罗 筱

版式设计: 张世琴 责任校对: 赵 蕊

封面设计: 张 静 责任印制: 乔 宇

三河市宏达印刷有限公司印刷

2011 年 9 月第 1 版第 1 次印刷

210mm × 285mm · 21 印张 · 636 千字

标准书号: ISBN 978-7-111-35266-2

定价: 59.00 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社 服 务 中 心: (010)88361066

门户网: <http://www.cmpbook.com>

销 售 一 部: (010)68326294

销 售 二 部: (010)88379649

教材网: <http://www.cmpedu.com>

读者购书热线: (010)88379203

封面无防伪标均为盗版

# 《城市规划丛书》编委会

主 编 周楠森

执行主编 曹型荣

副 主 编 刘欣葵 杨振华

参 编 王晓明 周长兴 文立道 任朝钧

# 前 言

城市的形成发展与城市交通的形成发展之间有着十分密切的关系。从历史发展来看，城市交通与城市同步形成。通常情况是，先有过境交通，然后城市沿着交通干线形成，接着，随着城市功能的不断完善和规模的扩大，城市内部交通也随之形成和发展。这就是城市交通与城市相辅相成、相互促进的发展过程。

城市交通规划作为引导和支撑城市发展的重要组成部分之一，是一项预测和组织未来的学科，需要解决未来经济社会发展、土地功能布局、历史人文环境、交通需求特征等方面在时间和空间上的组合与协调问题。它受到政治、经济、社会、自然环境、历史、人文景观等因素的影响，受到政策、资金、土地、法规等因素的制约。如何科学、合理地开展城市交通规划是一项亟须解决的重要课题。为此，本书从城市交通规划基本理论体系和规划实践两个视角组织各个章节，帮助广大读者全面、深入地理解城市交通规划。

本书由周楠森主编，王晓明、盖春英、姚智胜和张晓东统稿。各章参与编写的人员如下：第一章概述，由张晓东、陈春妹、王晓明编写；第二章城市交通调查与分析，由郑猛、姚智胜、叶以农、田芸、张宇、张鑫编写；第三章城市交通发展战略，由盖春英、陈春妹编写；第四章城市道路系统规划，由阮金梅、张晓东、田芸、龚嫣、褚浩然编写；第五章城市公共交通系统规划，由郭春安、姚智胜、刘欣、杨志刚、张鑫编写；第六章城市停车系统规划，由李秀敏、张晓东、王晓明编写；第七章城市交通管理系统规划，由李树三、盖春英编写；第八章公路系统规划，由阮金梅、刘志刚、徐铮鸣、付晶晶、张晓东编写；第九章铁路系统规划，由郭春安、姚智胜编写；第十章航空港规划，由钱炳华编写；第十一章城市交通模型，由郑猛、盖春英、张晓东、姚智胜、张宇、张鑫编写；第十二章交通影响评价，由李树三、盖春英编写；第十三章城市交通规划设计案例，由张晓东、姚智胜、刘欣、徐铮鸣、王晓明编写。此外，在本书稿的整理过程中，得到了王华、李爽、殷广涛等同志的大力帮助，在此表示衷心的感谢。

由于专业背景与学术水平的有限，错漏和不足之处敬请广大读者批评指正。

周楠森

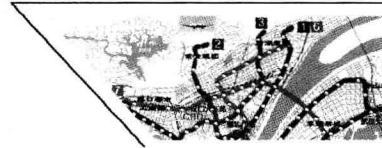
# 目 录

前言			
第一章 概述	1	第七节 自行车交通系统规划	87
第一节 城市与城市交通	3	第八节 无障碍道路交通设施规划	92
第二节 城市交通规划的基本概念	4	第五章 城市公共交通系统规划	93
第三节 城市交通规划的规划方法、规划原则和主要内容	6	第一节 城市公共交通分类	95
第二章 城市交通调查与分析	13	第二节 城市轨道交通规划	96
第一节 概述	15	第三节 城市地面公交规划	110
第二节 社会经济及土地使用数据调查	15	第四节 城市公共交通客运综合枢纽规划	122
第三节 居民出行调查	16	第五节 城市其他公交系统	124
第四节 交通出行率调查	22	第六章 城市停车系统规划	127
第五节 停车调查	24	第一节 停车场分类	129
第六节 机动车出行调查	26	第二节 停车规划的基本原则	130
第七节 核查线调查	31	第三节 停车规划的主要内容和方法	130
第八节 城市出入口调查	32	第四节 建筑物配建停车场规划	133
第九节 SP 调查	34	第五节 公共停车场规划	139
第三章 城市交通发展战略	41	第六节 停车附属设施	145
第一节 概述	43	第七节 停车政策	146
第二节 城市交通发展战略规划的一般思路和方法	44	第七章 城市交通管理系统规划	149
第三节 规划示例:《北京城市总体规划(2004—2020年)》中的交通发展战略简介	46	第一节 概述	151
第四节 规划示例:《深圳市整体交通规划》中交通发展战略简介	53	第二节 交通管理系统规划的主要内容	151
第五节 规划示例:《武汉市城市交通发展战略规划》	56	第三节 规划实例:《哈尔滨市道路交通管理规划》中的交通管理设施规划	153
第六节 规划示例:《上海综合交通战略(2006—2020年)》	61	第八章 公路系统规划	159
第四章 城市道路系统规划	65	第一节 公路网规划	161
第一节 概述	67	第二节 公路运输场站设施规划	174
第二节 城市道路系统规划基本原则	69	第三节 规划实例1:北京市干线公路网规划	177
第三节 城市道路系统规划编制程序	70	第四节 规划实例2:北京市公路主枢纽规划	185
第四节 城市道路系统规划设计内容	72	第九章 铁路系统规划	189
第五节 城市道路系统规划评价指标与综合评价方法	80	第一节 铁路的分类	191
第六节 步行交通系统规划	85	第二节 铁路线路规划	192
		第三节 铁路车站规划	194
		第四节 铁路枢纽规划	196
		第五节 规划实例:北京铁路枢纽规划	197
		第十章 航空港规划	203
		第一节 民用运输机场组成	205

第二节	民用运输机场分类 .....	205	第四节	规划实例——新中国国际展览中心交通影响 评价 .....	281
第三节	民用运输机场飞行区分级和布局 .....	207			
第四节	民用运输机场旅客航站区分级和位置 .....	212	<b>第十三章</b>	<b>城市交通规划设计案例 .....</b>	<b>289</b>
第五节	民用运输机场空域尺寸 .....	213	第一节	北京市密涿支线（六环路至市界段） 道路规划方案 .....	291
第六节	民用运输机场净空要求 .....	213	第二节	长春市快速轨道交通线网规划 .....	296
第七节	民用运输机场位置要求 .....	216	第三节	北京市地铁十五号线工程规划方案 .....	301
第八节	我国典型民用运输机场的主要数据 .....	217	第四节	南京市公交场站总体规划 .....	304
<b>第十一章</b>	<b>城市交通模型 .....</b>	<b>219</b>	第五节	北京市自然博物馆北公交场站规划设计 条件 .....	308
第一节	城市宏观交通模型 .....	221	第六节	深圳市竹子林交通换乘枢纽综合 规划 .....	311
第二节	微观交通仿真模型 .....	236	第七节	北京市北苑客运交通枢纽规划设计 条件 .....	315
第三节	交通承载力分析方法 .....	243	第八节	武广高速铁路广州新客站地区交通 规划 .....	324
第四节	城市土地使用与交通整合模型 .....	255	<b>参考文献 .....</b>	<b>328</b>	
第五节	我国城市交通模型发展现状及发展 趋势 .....	259			
<b>第十二章</b>	<b>交通影响评价 .....</b>	<b>263</b>			
第一节	概述 .....	265			
第二节	交通影响评价的技术方法 .....	265			
第三节	我国交通影响评价管理制度的探索 .....	277			

# 第一章 概述

■ Urban Transportation Planning







## 第一节 城市与城市交通

### 一、城市

城市是由于人类在聚集居住过程中为满足防御、生产、生活等方面的要求而产生，并随着这些要求的变化而发展。人类的聚集居住形成社会，因此，城市建设要适应和满足社会发展的需求，同时也受到社会发展水平的促进和制约。

关于城市的定义，不同领域的学者有着不同的认识。地理学者认为：“城市是占据一定地区，地处若干交通线的、永久性的人类集居区”；经济学者认为：“城市是工业、商业、信贷的集中地区”；社会学者认为：“城市是当地特有的风俗、情感和传统文化的集合”；历史学者认为：“城市是一部用建筑材料写成的历史教科书”；还有人口学、政治学等领域的学者也对城市的定义有着不同的解释。正如美国城市规划学者刘易斯·芒福德所讲：“人类用了5000多年的时间，才对城市的本质和演变过程获得了一个局部的认识，也许还要用更长的时间才能完全弄清那些尚未被认识的潜在特性。”

在我国颁布的《城市规划基本术语标准》(GB/T 50280—1998)中，城市是指以非农业和非农业人口聚集为主要特征的居民点，包括按国家行政建制设立的市和镇。

总的来讲，城市的含义主要包括以下三个方面：一是居民人数；二是行政区划；三是第二、第三产业的比重。同时，城市还应当具备以下三种特征：一是人口、资本、消费、文化等的集中之地；二是某一区域范围内政治、经济、文化等方面综合的中心或某一方面的中心，比如交通枢纽、旅游等；三是有别于乡村聚落的高级聚落。

综上所述，城市是一定区域范围内政治、经济、文化、宗教、人口的中心，并伴随着人类文明的形成发展而形成发展的人类集居地区，是以人为主体，以空间利用为特点，以聚集经济效益和人类进步为目的的一个人口、经济、科学文化的集约空间地域系统。

### 二、城市交通

广义的城市交通是指存在于城市中的交通参与者、交通工具、交通设施和交通政策四种要素所构成的复杂系统。其中：交通参与者是指城市交通系统的服务对象，分为人和货物两种；交通工具是指交通参与者所选择的出行方式，分为自行车、小汽车、公交车、地铁、铁路、飞机、货车等形式；交通设施是指承载交通出行者所采用的交通工具的空间，分为道路、轨道、停车场等；交通政策是指组织上述三种要素的相关政府规章制度。城市交通可以分为以下几种类型：

- (1) 按照空间分布划分为市际交通、市域交通和市内交通三个层次。
- (2) 按照运输方式划分为轨道交通、道路交通、水上交通、空中交通、管道运输等。
- (3) 按照运行组织形式划分为公共交通和个体交通。
- (4) 按照服务对象划分为客运交通和货运交通。

### 三、城市与城市交通的关系

城市的形成发展与城市交通的形成发展之间有着十分密切的关系。从历史发展来看，城市交通与城市同步形成。通常情况是，先有过境交通，然后城市沿着交通干线形成，接着，伴随着城市功能的不断完善和规模的扩大，城市内部交通也随之形成和发展。这就是城市交通与城市相辅相成、相互促进的发展过程。因此，城市交通对城市形成和发展、城市规模、城市布局等方面影响较大。

1933年，“雅典宪章”提出了城市所具有的居住、工作、游憩、交通四大基本功能。其中，交通是实现居住、工作和游憩三大活动高效运转的重要保障。城市四大基本活动系统关系如图1-1所示。

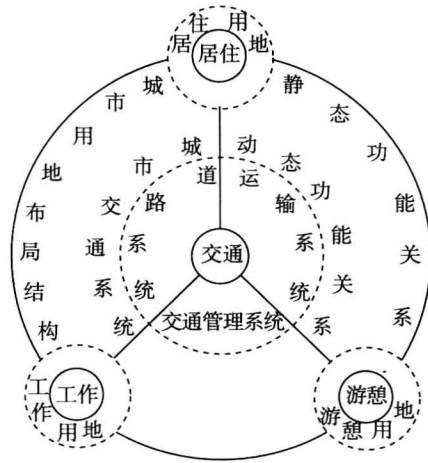


图 1-1 城市四大基本活动系统图解

## 第二节 城市交通规划的基本概念

### 一、城市交通规划的目的

城市交通规划专家迈耶和米勒在《城市交通规划》一书中曾提出：“以决策为目标的城市交通规划应当把重点放在决策者需要的信息上，而且还要认识到对技术不熟悉的决策者在分析这些信息时的局限性。重要的是，规划不仅提供那些决策者期望的信息，而且也要提供更完整的、清晰的分析问题和解决问题的不同办法。”因此，城市交通规划至少应该能回答以下四个问题：

- (1) 我们的城市交通处于何种发展水平？
- (2) 我们的城市交通未来发展方向是什么？
- (3) 我们的城市交通发展应当遵循什么策略？
- (4) 我们如何实现城市交通发展规划目标？

根据上述内容，城市交通规划的目的应当包括以下内容：

- (1) 城市交通规划是规划未来发展情景的过程，即人们未来需要什么样的城市，交通系统应如何适应此发展情景。
- (2) 基于现实条件，评估实现规划目标所面临的机遇和制约条件。
- (3) 确定近期和远期方案对交通系统使用者和土地开发建设的影响。
- (4) 为决策者提供通俗易懂，又具有实用价值的技术支撑文件。
- (5) 帮助决策者制定合理的政策保障机制、投资规模和建设时序。

在我国《交通工程手册》一书中，城市交通规划的主要目的是在于全面系统地掌握城市区域的社会、经济、人口与土地利用、交通现状及主要交通问题，深入地、多方面地分析问题的主次、轻重及产生原因，科学地预测城市交通需求的增长速度及可能的发展变化趋势，提出可供选择的适应交通需求发展的交通体系、交通结构与多种交通治理方案及有关的策略和措施。

综上所述，城市交通规划的根本目的就是提供一个适应未来发展的、客观的技术支撑文件，并以此来支持政策的制定。

### 二、城市交通规划的定义

城市交通规划是城市规划的重要组成部分，是政府根据城市的社会、经济、人口发展的需要，所确定的在一定时期内交通发展目标和实现该目标的方针、政策、途径和主要措施。

城市交通规划是一项预测和组织未来的学科，要解决未来经济社会发展、土地功能布局、历史人文环境、交通需求特征等方面在时间和空间上的组合与协调问题，受到政治、经济、社会、自然环境、历史、人文景观等因素的影响，同时，还受到政策、资金、土地、法规等方面的制约。

概括地讲，城市交通规划旨在统筹城市交通发展与城市发展，科学配置交通资源，制定交通设施规划方案和规划实施保障政策，为科学决策提供技术支撑。

值得注意的是，城市的发展是一个动态的、不断优化的过程，因此，城市交通规划也必将是一个动态的、不断优化的过程。

### 三、城市交通规划的分类

在1995年颁布的《城市道路交通规划设计规范》（GB 50220—1995）中，城市交通规划只包括交通发展战略规划和交通综合网络规划两个部分。但是，随着城市交通规划的发展和实践，城市交通规划的类型不断完善，根据不同的区分标准可以划分为不同的类型。

（1）按照规划目的和要求划分为：城市交通发展战略规划、城市综合交通体系规划和城市交通专项规划。

（2）按照规划期限的长短划分为：远景、中长期和近期城市交通规划。

（3）按照规划内容的深度划分为：总体规划层面、控制性规划层面和修建性详细规划层面的城市交通规划。

（4）按照规划范围的大小划分为：市域、市中心区、重点地区等交通规划。

（5）按照规划内容的主体划分为：道路网、轨道网、步行、自行车、停车、公共交通等专项规划。

### 四、城市交通规划的特点

城市交通规划不仅是一种交通基础设施建设规划，更是一种政府主导的公共政策，是一个组织庞大、复杂、严密而又精细的体系，涉及社会、经济、工程技术等多个领域。因此，城市交通规划是一项复杂的工作，并具备如下特点。

（1）综合性。城市交通规划应当与社会、经济、环境和技术发展等各项要素相协调，这些要素之间既互为依托，又相互制约。当编制城市交通战略时，涉及人口、经济、社会发展等范畴的问题；当编制城市交通规划方案时，涉及工程技术条件、自然环境条件、土地使用规划、工程地质、历史风貌、河湖水系、园林绿化等范畴的问题；当编制城市交通规划近期建设实施方案时，又涉及土地拆迁、建设资金等范畴问题。在编制城市交通规划过程中，这些问题是密切相关的，不能孤立地看待某个问题。由于城市交通规划工作具有综合性强的特点，需要广大城市交通规划工作者掌握广泛的知识，树立全面的分析问题的视角，塑造综合能力，在工作中主动与有关部门进行协作。

（2）法制性。城市交通规划是对各种交通基础设施的战略部署，是保证城市各种功能高效运转的保障，必须以有关法律法规和方针政策为依据。例如城市轨道交通线网布局、道路网布局、公共交通场站布局等方面涉及的各种技术指标和用地条件，都不仅仅是技术和经济问题，而是关系到可持续发展、集约节约用地、城乡发展、物权等重大的问题。城市交通规划需要加强法制观点，依据相关法律法规和政策管理开展相关工作。

（3）长期性和经常性。城市交通规划既要解决当前发展面临的具体问题，也要预先判断未来一段时间的发展和远景发展的要求。这项工作既要有现实性，又要有前瞻性。但是，社会是不断发展变化的，影响城市交通发展的因素也在变化，城市交通发展过程中会不断面临新的情况，出现新的问题，提出新的要求。因此，城市交通规划不可能是一成不变的，应当随着社会发展与时俱进。所以说城市交通规划是一个动态的过程，是一项长期性和经常性相结合的工作。

（4）可实施性。城市交通规划的根本目的是服务城市发展，规划方案要充分考虑可实施性，确保规划目标的实现。城市交通规划的可实施性主要反映在建设计划的时空安排，比如城市道路近期建设与远期预留、不同区位交通设施建设时序等。因此，城市交通规划不仅仅要对各项交通基础设施进行合理安

排，而且要积极协调与其他相关部门的关系，确保规划的可实施性。任何一项城市交通规划都不可能解决所有问题，不可能一成不变，这就需要在实践中进行丰富、补充和完善。城市交通规划实践是检验交通规划是否符合客观发展的唯一标准。

### 五、城市规划与交通规划的关系

城市交通规划是城市规划的一个重要组成部分，也是一个多专业、多系统的规划系统。在我国城市规划体系中，一直以来采用的是按照地域空间划分的分层次的竖向规划体系和按照专业划分的横向规划体系两种规划体系并行的方式，在规划管理实施过程中也是两种规划体系并行。2008年1月1日颁布的《中华人民共和国城乡规划法》进一步增强了城市规划体系的法定地位。因此，城市交通规划需要发挥空间规划法定地位的优势，并结合城市交通的系统特性，坚持两种规划体系并行。城市交通规划编制体系框架及与城市规划的关系如图 1-2 所示。

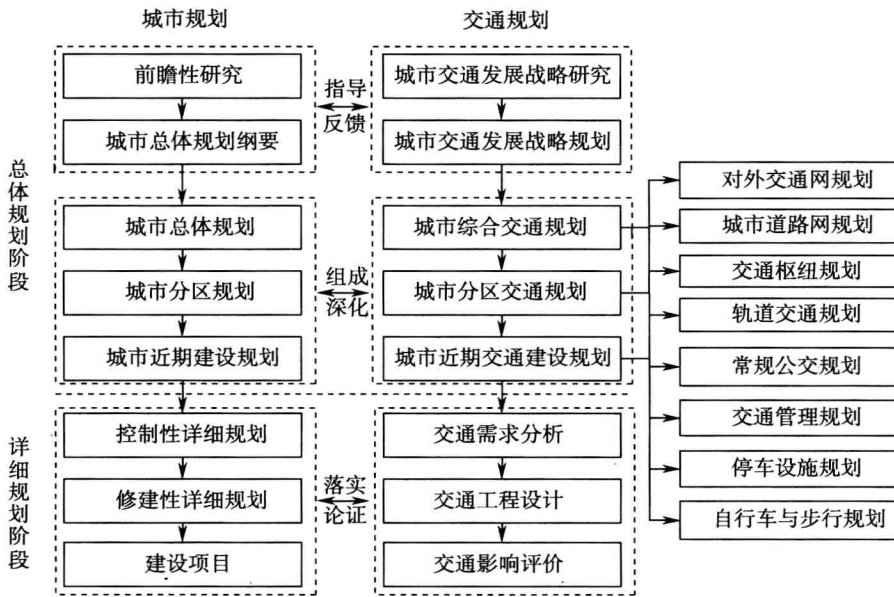


图 1-2 城市交通规划编制体系框架及与城市规划的关系

### 六、城市交通规划编制与规划管理

城市交通规划作为指导城市建设和管理的公共政策，包括规划编制和规划管理两个层面。其中，规划编制的目的是为了更好地了解城市面临的交通问题，为城市交通政策的制定提供技术支撑，为交通基础设施建设提供优选方案；规划管理的目的则是为了保障政策的制定和规划方案科学、合理地被实施。因此，城市交通规划编制与规划管理两者之间的关系密不可分，处理好两者之间的关系，才能确保规划编制更科学，以及政策制定和规划实施更合理。

## 第三节 城市交通规划的规划方法、规划原则和主要内容

### 一、城市交通规划的规划方法

20 世纪 20 年代至 40 年代，城市交通规划包含在城市总体规划中，通常在编制城市总体规划阶段，根据地形、地貌和对外交通需要等因素，规划城市主干道网系统，然后结合用地功能细化城市支路。这种方法称为直观经验交通规划方法。

20 世纪 50 年代中期至 60 年代早期，国外一些城市开展了大规模的城市交通规划研究，涌现出了一批建立在理性选择基础上的交通规划方法，这些方法在 20 世纪 60 年代中期的交通规划实践中得到了认可。这种规划方法被称为理性化交通规划方法，即交通规划方案必须通过一系列精准的辅助技术来实现的理性选择，如图 1-3 所示。

1962 年的芝加哥交通规划是应用了这一规划方法的较为典型的实际案例，规划过程如图 1-4 所示。芝加哥交通规划的目标是在安全、经济、满足期望的土地开发的前提下，降低交通的总成本。这一规划的基本目标是为该地区提供一个低建造成本并且能够使用三十年的交通系统。其目标就是规划一个能使本地区的所有出行者、纳税人的可计算成本总和达到最小的系统。总成本在这里定义为建设成本和出行成本，其中出行成本包括出行时间及其道路使用成本。表 1-1 为芝加哥交通规划不同方案评价表。

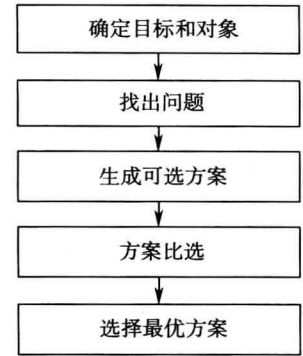


图 1-3 理性化交通规划方法

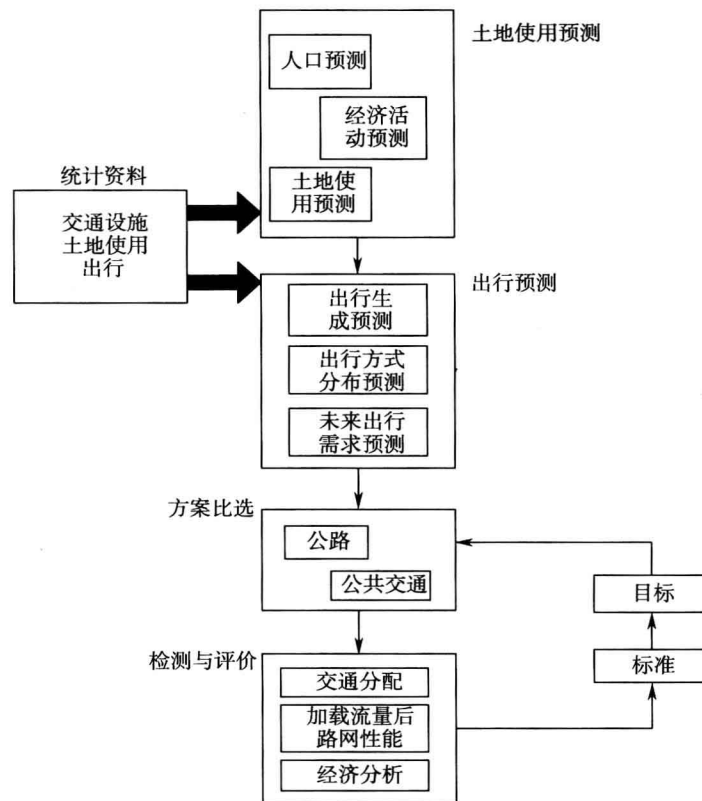


图 1-4 芝加哥 1962 年交通规划过程

表 1-1 1962 年芝加哥交通规划不同方案的评价表

特 征	规 划 方 案					
	A	B	K	L	I	J
建议线路长度/km	288	327	466	520	681	968
建设成本/百万美元	907	1274	1797	2007	2457	3180
1980 年运行至城市主干道、高速公路上的周平均车英里数	45036	41963	34380	33149	31531	24245
城市主干道/千车英里	45036	41963	34380	33149	31531	24245
高速公路/千车英里	22878	25191	33320	34414	35061	41574

(续)

特 征	规 划 方 案					
	A	B	K	L	I	J
总计/千车英里	67914	67154	67700	67563	66592	65819
年交通事故死亡统计数/人	781	698	638	626	606	638
日交通事故统计数/次	504	450	378	359	346	416
单位车英里出行成本/美分	9.10	8.71	8.11	7.96	7.90	8.04
单位车英里建设本金与利息/美分	0.43	0.62	0.86	0.96	1.20	1.57
单位车英里总计	9.53	9.33	8.97	8.92	9.10	9.61

20 世纪 60 年代后期，一些城市开始尝试一种改进的交通规划方法，这种方法以公众参与为基础，寻求公众认可的规划方案，并对规划方案实施给予重视。这种方法称之为“支撑规划”（Advocacy Planning），意为规划人员必须得到各方面的支持。这种方法不再追求“最佳规划方案”，而是采用解决特定问题的“适度规划方案”。伴随着这种方法的不断应用，20 世纪 80 年代逐步形成一种以强调决策为核心的规划模式（Decision-Oriented Approach），如图 1-5 ~ 图 1-8 所示。

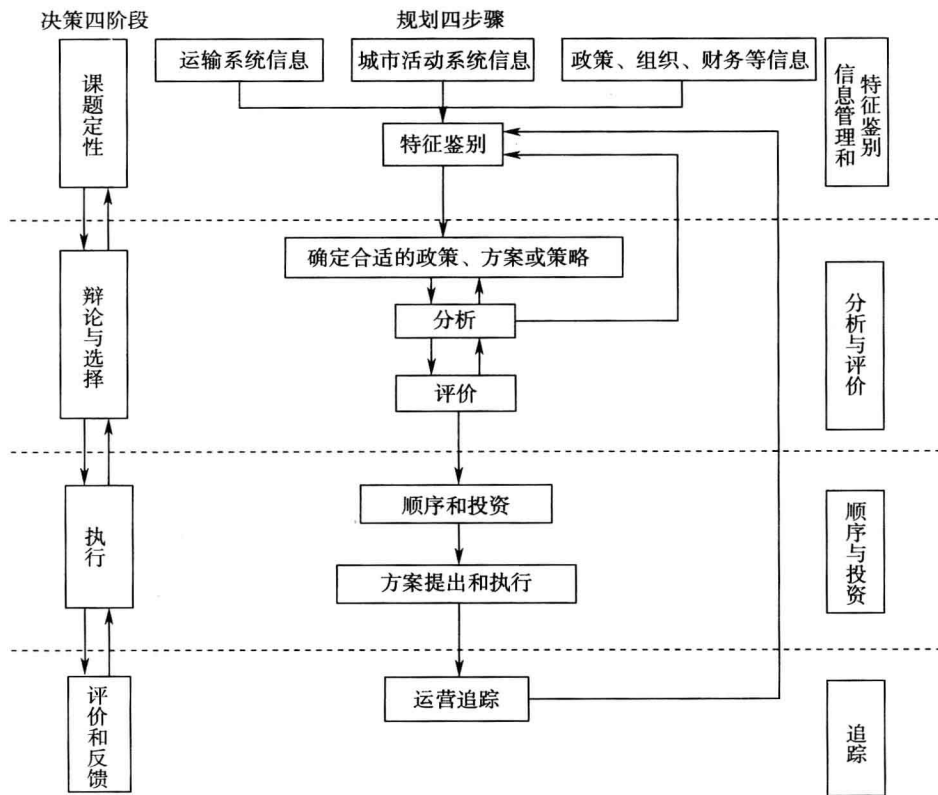


图 1-5 定向决策规划模式

我国城市交通规划体系建立于改革开放之初，在借鉴国外城市和交通发展理论的基础上，原国家计委于 1987 年 11 月组织同济大学、中国城市规划设计研究院、天津市建委城市建设研究所、北京市城市规划设计研究院等单位开展《城市道路交通规划设计规范》（GB 50220—1995）国家技术标准工作。该标准于 1992 年 8 月经原建设部规划司主持审查通过，其后经过几个城市试用和修改，1995 年 1 月由原建设部批准发布，并于 1995 年 9 月 1 日正式实施。《城市道路交通规划设计规范》（GB 50220—1995）给出了城市交通规划的一般工作程序，如图 1-9 所示。随后，又发布了一系列指导我国城市交通规划、建设和管理的标准和规范。比如，1995 年，原建设部同世界银行联合举办的中国城市交通发展战略研



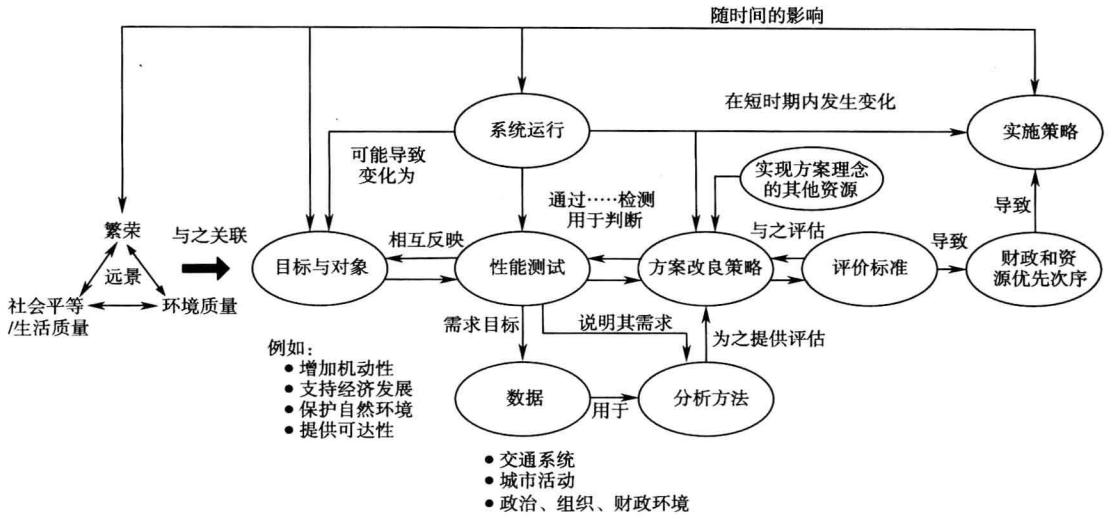


图 1-6 面向决策的城市交通规划方法

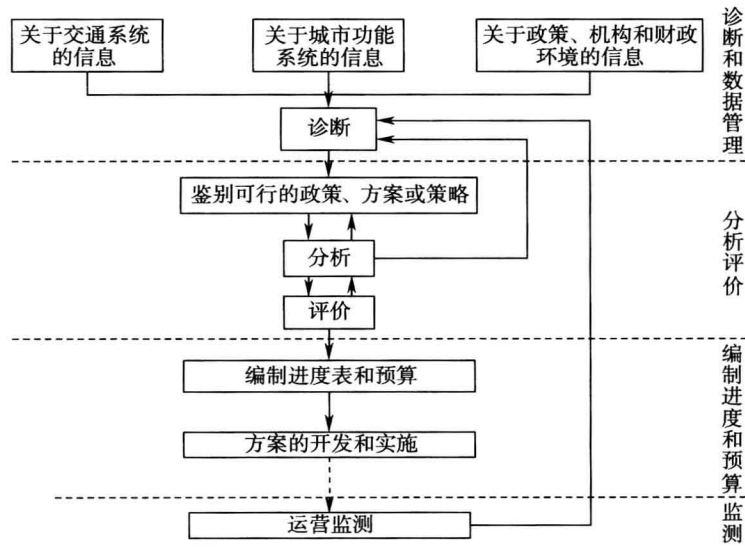


图 1-7 面向决策的城市交通规划过程的步骤

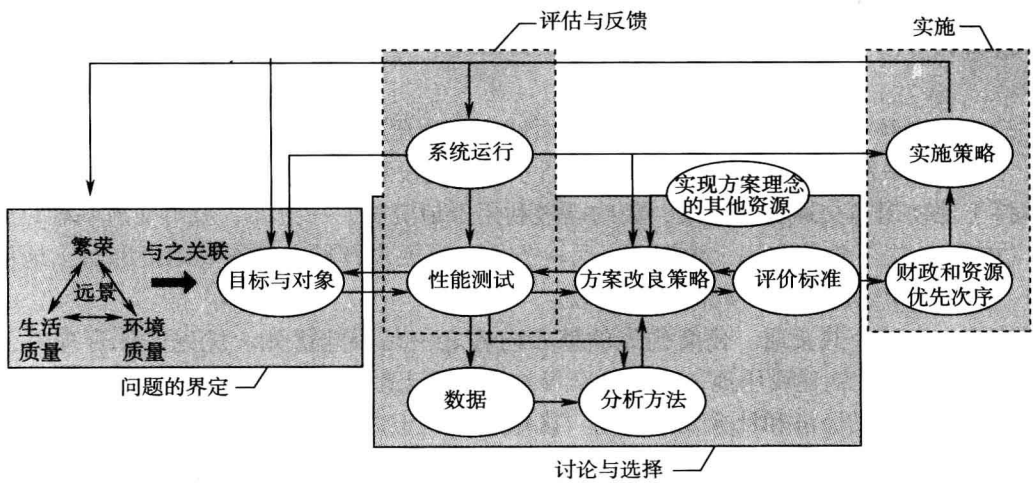


图 1-8 交通规划与决策各阶段的联系



讨会发表了《北京宣言》。同年，原建设部规划司印发《关于转发〈1995 城市交通发展与规划研讨会纪要〉的通知》，向各有关部门推荐会议对城市交通规划的具体工作意见，其中包含了交通规划层次等内容。2003 年，国务院办公厅发出《关于加强城市快速轨道交通建设管理的通知》，要求拟建轨道交通的城市需要在城市总体规划及城市交通发展规划的基础上，组织编制城市轨道交通建设规划。2005 年，国务院办公厅发出《转发建设部等部门关于优先发展城市公共交通意见的通知》（国办发〔2005〕46 号），要求科学编制公共交通规划。2010 年 2 月 2 日，住房和城乡建设部颁布了《城市综合交通体系规划编制办法》（建城〔2010〕13 号），并发布了《城市综合交通体系规划编制导则》，对规划程序、规划内容、主要成果等进行了明确规定。

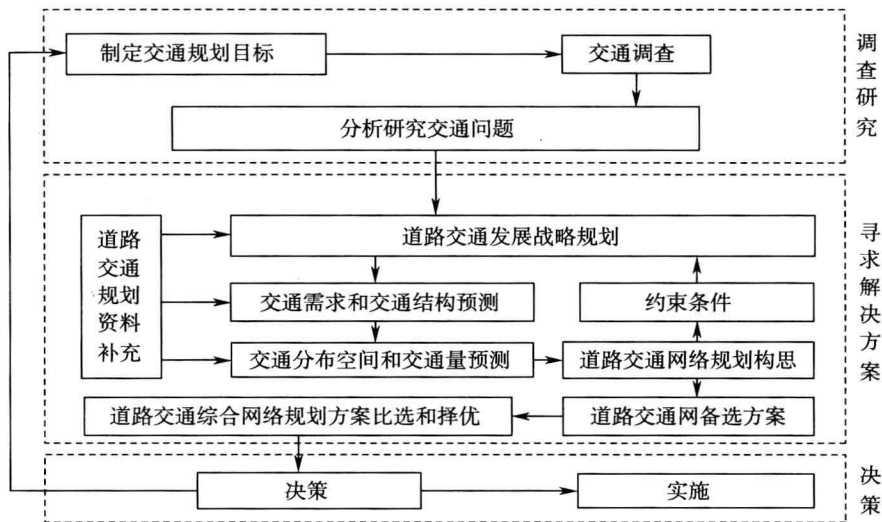


图 1-9 我国城市道路规划的一般编制程序

## 二、城市交通规划的基本原则

城市交通规划旨在统筹城市交通发展与城市发展，科学配置交通资源，合理安排城市交通各子系统关系。因此，城市交通规划应当遵循以下基本原则：

(1) 坚持规划的前瞻性和全局性。既要考虑时间发展的延伸，还要考虑空间范围的延展。总之，交通规划应当放眼未来、重视历史、着眼全局。

(2) 坚持规划的系统性。城市交通是一个复杂系统，城市交通规划应当将其作为一个有机整体进行综合，局部服从全局、个体服从整体、子系统服从大系统，只有整个系统实现最优，才能实现城市交通规划的目标。

(3) 坚持与社会经济发展水平相协调。一方面城市交通服务水平会影响社会经济发展，另一方面，也要考虑社会经济发展水平是否足以支撑城市交通系统的建设和运行。

(4) 坚持土地使用与交通协调发展，集约高效利用土地资源。一方面，城市交通基础设施用地应当在保证交通功能的前提下集约利用土地资源，另一方面，还要发挥城市交通基础设施对土地使用的支撑和拉动作用，促进城市土地使用布局的集约高效。

(5) 坚持优先发展公共交通。公交优先的核心内容之一是用地优先，优先保证合理的公交用地需要。优先安排公共交通设施建设用地，确保公交场站设施与土地开发项目同步建设。

(6) 应当与城市国民经济和社会发展规划、区域规划、土地利用总体规划、重大交通基础设施规划等相衔接。

(7) 应当遵循国家有关法律、法规和标准。

总的来讲，城市交通规划应当以建设集约化城市和节约型社会为目标，贯彻科学发展观，遵循资源