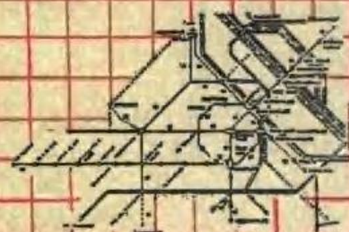


世界大城市交通研究

北京市城市规划设计研究院

课题组编著

北京市科学技术情报研究所



北京科学技术出版社

6417/20

世界大城市交通研究

北京市城市规划设计研究院

课题组编著

北京市科学技术情报研究所

借书到期表

内 容 摘 要

本书是以世界上十几个著名城市交通统计年鉴及研究报告等权威性历史文献为依据，对这些城市的交通政策、交通规划、设施水平及发展趋势等作了详细的剖析，并在此基础上总结和提炼出若干值得借鉴的历史经验和教训，是一本有重要参考价值的情报研究专著。

可供有关领导干部、科技工作者及教学、管理人员参考。

世 界 大 城 市 交 通 研 究

北京市城市规划设计研究院

课题组编著

北京市科学技术情报研究所

*

北京科学技术出版社出版

(北京西直门南顺城街12号)

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

北京门头沟区印刷厂印刷

*

787×1092毫米 16开本 18.125印张 450千字

1991年5月第一版 1991年5月第一次印刷

印数1—1000册

ISBN7-5304-0953-0/2·430 定价：9.20元

前 言

进入80年代以来,我国的一些大城市几乎无一例外地为交通问题所困扰。乘车难、行路难,不仅给几千万城市居民日常生活带来极大的不便和烦恼,也严重地阻滞了城市社会经济的发展。北京作为首都,作为一个拥有1000万人口的特大城市,“交通危机”比国内其它一些大城市来得更早些,也更为剧烈些。为了有效地遏制日趋严重的交通紧张发展势头,北京市的领导试图调动各方面的技术力量,冲破传统研究思路的束缚,在城市交通对策的研究和实践领域探索一条新的途径。这一想法得到国家科委的大力支持,遂于1985年开始正式批准“北京市城市交通综合体系规划研究”课题立项。作为该项重大软科学课题的一个子项:“国内外大城市交通问题及历史经验研究”,对国内外约20个大城市近10~20年城市交通发展的历史、现状、曾经采取的对策和主要经验进行了十分详尽的调查、分析和综合,撰写了13篇情报分析报告和3篇专题研究报告。

“它山之石可以攻玉”。一个十分令人信服的事实是,当前我们遇到的城市交通问题在很多方面都与欧美国家60年代遭遇的“交通公害”有惊人的相似之处。诚然,我们有我们的国情,我们面临的~~城市交通问题有其独特的个性~~城市交通问题有其独特的个性,但城市和城市交通的发展所具有的一般规律无疑是有普遍性的。~~从国际大城市交通问题所采取的许多成功对策和措施,~~应该也完全可以为我们所借~~鉴~~。

《世界大城市交通研究》~~一书就是基于上述这样一种认识~~就是基于上述这样一种认识,从洋洋百万字的课题研究成果报告中提炼、编辑而成的。~~该书以世界二十个著名城市的城市交通统计年鉴及研究报告等权威性历史文献为依据,对这些城市的交通政策、交通规划、设施水平以及交通发展趋势等作了详尽的剖析,并在此基础上总结和提炼出若干值得借鉴的历史经验和教训,~~不失为一本有重要参考价值的情报研究专著。

全永燊 1991年5月

课题负责人：

北京市城市规划设计研究院 冯文炯 刘德明

北京市科学技术情报研究所 赵奎菊

其它参加人员：

王瑞芝 顾向荣 王超平 周 克

王 政 郭秀兰 杨戎生 黎雪梅

目 录

第一部分 城市交通专题研究报告 (1)

转变观念, 调整政策是解决城市交通问题最重要的前提..... (1)

一、前言..... (1)

二、反思..... (1)

(一)城市交通建设在城市建设中究竟应占什么地位..... (1)

(二)公共交通在城市交通中究竟应占什么地位..... (4)

(三)在城市交通建设中怎样树立商品经济观念..... (6)

三、结语..... (8)

国外主要城市公共交通结构..... (10)

一、国外城市公共交通结构的变化..... (10)

二、国外一些主要大城市公共交通结构..... (13)

(一)伦敦..... (13)

(二)巴黎..... (14)

(三)莫斯科..... (14)

(四)日本三大城市圈(东京圈、名古屋圈、大阪圈)..... (14)

(五)纽约市..... (15)

三、对北京市城市公共交通结构的建议..... (15)

国外交通设施建设的集资方式..... (18)

一、前言..... (18)

二、国外交通设施建设的集资方式..... (18)

(一)多渠道的合资建设..... (18)

(二)灵活运用资金, 有偿使用资金..... (22)

(三)重视受益者投资的原则..... (23)

(四)建立交通设施专项基金制度..... (27)

(五)发挥民间的优势..... (28)

(六)从经营管理角度入手, 开源节流..... (29)

三、严密的配套措施: 司法保证..... (31)

四、从国外交通设施建设的集资方式得到的启示..... (31)

第二部分 世界大城市交通研究报告 (34)

对纽约市客运交通问题的研究..... (34)

一、前言	(34)
(一)城市区划	(34)
(二)人口分布	(34)
二、纽约客运交通的现状	(35)
(一)地铁	(36)
(二)公共汽车	(37)
(三)通勤铁路	(37)
(四)小汽车	(37)
(五)对外交通	(37)
(六)道路系统	(38)
三、纽约客运交通存在的主要问题	(38)
(一)交通拥挤不堪,车速连年下降	(38)
(二)设施年久失修,事故不断发生	(41)
(三)财政严重亏损,赤字逐年增加	(41)
四、纽约采取的主要措施	(42)
(一)充分发挥公共交通运输系统的作用	(42)
(二)限制小汽车的发展	(42)
(三)采用公共汽车优先的措施	(43)
(四)修建轻轨铁路	(43)
(五)对公共交通系统进行投资和改造	(43)
(六)统一规划,建立多个新的城市中心	(44)
五、看法和建议	(45)
(一)大力发展地铁运输	(45)
(二)优先公共汽车运行	(45)
(三)郊区建设快速铁路	(46)
 伦敦的城市交通	 (47)
一、城市概况	(47)
二、城市交通发展概况	(47)
三、道路系统	(49)
四、城市客运交通系统	(50)
(一)公共交通机构	(50)
(二)街道外(快速)交通	(51)
1.地铁	(51)
2.轻轨	(53)
3.市郊铁路	(53)
(三)地面(传统)交通	(54)
公共汽车	(54)
(四)个体专用交通	(55)

1.私人小汽车·····	(55)
2.自行车·····	(56)
五、城市交通的战略、政策及具体对策·····	(56)
六、伦敦在交通规划、管理方面存在的问题·····	(61)
七、伦敦交通事业的发展对我们的启示·····	(62)
巴黎城市客运交通·····	(64)
一、巴黎的城市概况·····	(64)
二、巴黎的交通现状·····	(65)
三、法国城市的交通管理机构、政策及资金·····	(72)
四、巴黎城市的交通管理·····	(74)
五、巴黎的交通规划·····	(76)
六、对北京城市交通的几点建议·····	(77)
莫斯科城市客运交通建设的问题及对策·····	(80)
一、城市交通建设概况·····	(80)
二、存在问题·····	(83)
(一)客运量大增,平均乘距延长·····	(84)
(二)公交车辆载客能力不足·····	(84)
(三)地铁声誉下跌·····	(84)
(四)地面公交压力加大,平均行车速度下降·····	(84)
(五)公交经营亏损,财政负担沉重·····	(84)
三、经验、教训与对策·····	(85)
(一)大城市交通建设的一条客观规律·····	(85)
(二)有关地铁建设的若干经验·····	(86)
(三)小汽车发展的趋势与问题·····	(90)
(四)有关改善城市客运工作的若干探索·····	(91)
(五)未来发展规划·····	(92)
四、后语·····	(95)
西柏林城市客运交通的现状及其建设经验·····	(99)
一、城市概况·····	(99)
二、城市交通政策和交通组织机构·····	(100)
三、城市交通现状·····	(100)
(一)城市对外交通·····	(100)
(二)城市交通系统·····	(101)
1.公共汽车·····	(101)
2.地铁·····	(101)
3.城市快速铁路·····	(102)

4.磁浮铁路·····	(103)
5.出租汽车·····	(104)
6.自行车·····	(104)
7.私人小汽车·····	(104)
(三)城市道路系统·····	(104)
(四)城市交通结构·····	(104)
(五)城市交通管理·····	(106)
(六)道路事故·····	(107)
四、解决城市交通问题的主要措施和经验·····	(107)
(一)重视城市交通规划·····	(107)
(二)建立统一的协调管理机构·····	(108)
(三)交通建设资金有稳定的来源渠道·····	(108)
(四)各种公共交通系统实行一体化·····	(108)
(五)积极开展城市交通的科学研究·····	(109)
五、存在的主要问题和解决的对策·····	(109)
六、对解决北京城市交通问题的几点建议·····	(109)
维也纳城市客运交通研究·····	(113)
一、城市概况·····	(113)
二、城市交通政策和交通管理机构·····	(113)
(一)城市交通政策·····	(113)
(二)交通管理机构·····	(114)
三、城市客运交通现状·····	(114)
(一)城市道路交通系统·····	(114)
(二)出行方式概况·····	(115)
(三)城市客运综合交通体系·····	(115)
四、解决城市交通的措施及经验·····	(117)
(一)发展快速轨道交通·····	(118)
(二)加强交通管理,提高通行能力·····	(118)
(三)开辟多种渠道,保证交通建设资金·····	(119)
(四)公共交通经营实行一体化·····	(119)
(五)重视城市交通规划·····	(119)
五、改善首都交通的几点建议·····	(120)
墨西哥城城市客运交通的研究及其对我们的启示·····	(122)
一、城市概况·····	(122)
二、城市交通政策和投资·····	(122)
三、城市交通状况·····	(123)
(一)城市对外交通·····	(123)

(二)城市公共交通·····	(123)
1.公共汽、电车·····	(124)
2.地铁·····	(124)
3.出租汽车·····	(126)
4.轻轨电车·····	(126)
5.市郊铁路·····	(126)
(三)城市道路系统·····	(126)
(四)城市交通组织机构·····	(126)
(五)城市交通管理·····	(128)
四、解决城市交通的主要经验·····	(129)
(一)注重发展公共交通·····	(129)
(二)舍得投资,保证交通建设的费用·····	(129)
(三)大力发展快速轨道系统·····	(129)
(四)重视道路网的改造和建设·····	(129)
五、存在的问题及今后对策·····	(130)
六、墨西哥城城市交通的发展对我们的启示·····	(130)
 东京都城市交通综合体系现状、问题和对策 ·····	 (135)
一、东京都概况·····	(135)
二、东京城市交通综合体系·····	(140)
(一)客运交通·····	(141)
(二)货运交通·····	(143)
(三)货物流通中心·····	(146)
(四)航空运输·····	(147)
(五)海上运输·····	(148)
(六)汽车保有量·····	(148)
(七)道路和桥梁·····	(150)
(八)道路网和汽车交通量·····	(151)
(九)城市交通的变化和交通问题·····	(153)
(十)市区环行地面铁路电车线“山手线”·····	(156)
(十一)地铁·····	(157)
(十二)东京城市高速道路·····	(159)
(十三)都营公共汽车·····	(163)
三、东京都是怎样减少交通事故的·····	(165)
四、东京城市交通的主要问题、改进措施和今后有关交通政策的基本观点·····	(169)
五、道路规划·····	(176)
 浅析名古屋市城市交通 ·····	 (182)
一、城市概况·····	(182)

(一) 地理位置及条件·····	(182)
(二) 城市的兴起和发展·····	(182)
(三) 人口及产业结构的变迁·····	(182)
(四) 城市规划和土地利用·····	(183)
二、名古屋市的城市交通·····	(185)
(一) 道路状况·····	(185)
1. 汽车专用道路·····	(186)
2. 城市主干道·····	(189)
3. 支路·····	(189)
4. 特殊街道·····	(189)
(二) 铁路网的建设·····	(190)
(三) 城市交通状况·····	(192)
1. 汽车交通·····	(192)
2. 地下铁道·····	(193)
3. 停车场现状与对策·····	(194)
4. 交通安全问题及其对策·····	(197)
三、结语·····	(198)
 大阪市城市客运交通综合体系·····	 (201)
一、大阪市概况·····	(201)
二、大阪的交通概貌·····	(202)
(一) 大阪的交通结构·····	(202)
(二) 四通八达的道路网·····	(206)
(三) 大阪城市交通面临的新课题·····	(208)
三、大阪市解决城市交通的几点作法·····	(209)
(一) 与城市规划密切结合, 有计划地进行道路建设·····	(209)
(二) 改善交通环境, 建立综合交通体系·····	(210)
(三) 大阪市地铁建设和经营的特点·····	(211)
(四) 国家、地方、民间企业合力办交通·····	(213)
(五) 实施严格、科学的交通管理·····	(214)
四、对改善北京市交通状况的几点建议·····	(215)
 新加坡的城市交通·····	 (217)
一、新加坡概况·····	(217)
二、新加坡的交通·····	(220)
(一) 新加坡的交通发展·····	(220)
(二) 新加坡的交通现状·····	(220)
(三) 新加坡的交通政策·····	(224)
(四) 新加坡的交通事故与对策·····	(226)

(五) 大众快速交通系统的研究与规划·····	(227)
香港城市道路交通建设情况与管理经验·····	(234)
一、香港城市概况·····	(234)
二、香港城市道路交通建设概况·····	(235)
(一) 道路系统·····	(236)
(二) 公共交通·····	(237)
1. 有轨交通系统·····	(237)
(1) 地下铁路·····	(237)
(2) 轻便铁路·····	(239)
(3) 电气化九广铁路·····	(240)
(4) 双层有轨电车·····	(240)
(5) 山顶缆车与架空缆车系统·····	(240)
2. 无轨交通系统·····	(240)
(1) 公共汽车·····	(240)
(2) 小型公共汽车·····	(241)
(3) 住宅豪华公共汽车·····	(241)
(4) 计程车·····	(241)
(5) 渡轮·····	(241)
三、香港城市交通存在的主要问题及问题的症结·····	(242)
四、80年代香港城市道路交通政策与措施·····	(242)
五、独具特色的香港公共交通管理经验·····	(244)
(一) 按商业原则经营公共交通企业·····	(244)
(二) 公共交通执行兼顾乘客和投资者利益的方针·····	(248)
(三) 对公共交通企业实行专利管理, 不允许存在恶性竞争·····	(250)
(四) 完备的城市交通立法·····	(250)
台北市的城市发展与道路交通建设·····	(252)
一、台北市概况·····	(252)
二、台北市的形成与城市规划·····	(253)
三、台北市城市道路交通现状·····	(255)
(一) 市区道路系统·····	(255)
(二) 台北市的过境铁路与公路·····	(256)
(三) 台北市的主要交通工具·····	(256)
1. 摩托车(机车)·····	(258)
2. 小客车·····	(259)
3. 计程车(的士)·····	(260)
4. 公共汽车·····	(261)
(四) 台北市交通管理机构·····	(261)

四、台北市道路交通存在的问题..... (262)

 (一) 道路交通拥挤, 秩序混乱..... (262)

 (二) 停车场不足..... (265)

 (三) 环境污染严重..... (265)

 (四) 能源消耗可观..... (266)

 (五) 交通事故繁多..... (266)

五、台北市市区道路规划与实施..... (267)

 (一) 规划政策目标与原则..... (267)

 (二) 1986年拟定的台北市交通运输发展规划..... (269)

 (三) 正在实施中的台北市整体路网发展规划..... (270)

 (四) 正在实施中的大台北都会区大众捷运系统的规划和投资来源..... (271)

六、台北市解决交通问题的对策..... (273)

 (一) 有关停车场问题的对策..... (274)

 (二) 采用经济手段解决交通问题的若干建议..... (275)

 (三) 改善交通管理的若干应急措施..... (275)

 (四) 交通工具排放空气污染物罚款标准..... (276)

 (五) 捷运系统与公共汽车同时发展, 公共汽车仍是最
 主要的交通工具..... (276)

 (六) 加强非运输手段解决运输问题..... (276)

七、台北市发展城市交通的经验与教训给我们的启示..... (277)

第一部分 城市交通专题研究报告

转变观念，调整政策是解决城市 交通问题最重要的前提

北京市城市规划设计研究院

冯 文 炯

一、前 言

近年来，北京市在市政府领导下，为缓解城市交通紧张状况采取了不少措施，其中包括增加道路及交通建设投资，修建一批骨干工程，改善交通管理等等，收到了不同程度的效果。但是，正如《北京市城市交通现状及对策（总报告）》所指出的：“目前城市交通的总体局势依然十分紧张，并有进一步恶化的可能。”^{〔1〕}不久前，建设部部长林汉雄在实地考察北京市的建设后也明确指出，北京现在“最大的问题是城市交通，其次是老房、危房的改建”，他还批评了修路没钱、买车有钱的错误思想和做法^{〔2〕}。香港《远东经济评论》（1988年7月31日）分析我国城市交通存在的问题时指出，道路交通紧张的状况，是由于城市机动车数量猛增（增长率属世界上最高之列），机动车与非机动车混行，运行系统过时，对城市道路及交通建设投资不足，“中央政府把修公路的事当成地方的事，忽视了公路的建设”，同时指出，由于车辆拥挤，交通不畅，付出的代价是很高的（来回路上浪费时间，货物延期到达，生产效率降低）^{〔3〕}。美籍建筑师李名信则批评我国的建筑师似乎过分关注建筑风格，而忽视了城市交通规划，认为尽管“公众、专业人员及政府都认识到这问题，但似乎他们手上都有更紧迫的问题，以致他们实际上在等待交通问题恶化到更严重的程度”。他还批评了有些人认为交通问题可以“由政府简单地通过某种限制”措施予以解决的思想，呼吁我们在当前应对交通问题作更多的研究^{〔4〕}。光明日报有关北京城市交通的专题评论中，把北京城市交通全面紧张的主要原因归结为建国以来城市交通设施建设的投资比例一直过低以及城市建设管理体制不合理（一方面，修建道路时，要负担很大一笔拆迁费；但另一方面，新建房时，却不同时考虑新建或改建道路交通设施）^{〔5〕}。

在众多的议论中，最发人深思的是，为什么上述问题始终解决不了。对此，建设部副部长周干峙作了回答。他认为，“一个十分重要的问题是，决策者的认识问题没解决好”。只有决策者“有了正确的认识，对路的政策，所需的资金，加上数年不懈的努力，我国城市交通才能有一个显著的变化。”

当然，这种观念上的转变也关系到公众，特别是从事规划、建设和管理的专业人员。本文将就国内外有关文献涉及的某些重要的观念问题，作出粗略的综合和评述，目的是为了引起各方专家的注意，并对有关问题进行更全面深入的研究和讨论。

二、反 思

（一）城市交通建设在城市建设中究竟应占什么地位？

自从国外有关“基础设施”(infrastructure)*的概念传入国内以后,今天人们已普遍承认城市交通设施不是可有可无,城市交通建设不应列为消费性建设项目。一些人还把道路交通堵塞现象,生动地比喻为人体血管栓塞,把城市道路系统通过能力不足,形容为如同人患了“动脉硬化”症。

观念的转变,开始给城市交通建设带来了新的生机。从八十年代开始,天津市把城市交通建设确定为“最重要的基础设施之一”。1981~1985年,交通建设的投资在全市基本建设总投资中的比例提高到了7.5%,使交通面貌出现了历史性的变化^[25]。北京市“六五”期间用于道路建设的投资也比“五五”时期提高了一倍。一系列的道路设施建设工程,加上大力加强交通管理,对缓解某些地区和路段的交通压力起了明显的,甚至是“决定性”的作用^[1]。

然而,如果把城市交通建设的目的,简单地归结为“避免交通瘫痪”、“缓解交通压力”,把加强交通管理仅仅看作是为了“压事故”、“少死人”,那是远远不够的。衡量一个城市的交通系统是否理想,除了看道路是否拥挤,乘车是否方便,交通是否安全之外,还要看到其它多方面的因素,其中十分重要的一个因素便是它对城市结构**和城市的社会、经济产生了什么影响。这一点,特别是前一个因素,也恰恰是城市交通与供水、供电、煤气、热力等其他基础设施之区别所在。

按照英国专家汤姆逊的观点^[7],城市交通作为基础设施有两个基本特点:(1)城市交通设施既是一项为了满足社会需求的服务设施,又是城市用地的一个组成部份。交通用地常占市中心用地面积的30~40%,占郊区面积的20%。城市用地主要是由建筑物和交通设施组成的;(2)交通一方面是为人们各种活动服务的,另一方面它又跟建筑物和建筑物内的活动互相依存。城市的结构,它的用地范围的扩展,城市生活的方式和特点以及城乡差别之消灭,等等,全都跟城市交通系统的性质和质量有关。

汤姆逊提出了影响城市结构的四大要素,即:地理特征、相对可达性、建设控制和动态作用。其中,地理特征是自然因素,非人力所能改变,其它三个因素中有两个,即“相对可达性”和“动态作用”均与城市交通条件有直接关系。

汤姆逊指出:“相对可达性是指一个地方的可达性与另一个地方的可达性相比较而得出来的。两个地方,别的条件都相同,相对可达性高的地方就能比低的地方吸引更多人去活动。”在谈到动态作用对城市结构的形成的重要影响时,他写道:“出现一个中心以后就产生对交通设施的需求,而建立了交通设施之后反过来又使这个中心更吸引人”。由此,汤姆逊得出结论:“决定相对可达性的交通政策对城市结构有着极其重大的影响”,所以,“一个城市的结构受到地理上的约束外,在很大程度上是由相对可达性决定的,除非故意加以控制。城市里不同部分相对可达性的改变,会导致城市结构的改变,除非用规划管理来防止这种变更的发生。”汤姆逊这个结论说明,决定相对可达性的交通政策以及规划、管理工作上的失误,有可能对城市结构的形成和发展产生不可逆转的影响。

经验告诉我们,建立了有效的交通系统,提高了一些地区(地点)的相对可达性,将使人们的时、空观念发生变化:本来认为是远的、难以到达的地点,因为交通方便了,就

* 国外有关基础设施的概念除市政基础设施外,还包括社会基础设施和环境基础设施。

**按英国J·M·汤姆逊的理论,所谓“城市结构”系指城市的大小和形状及城市范围内住家、工作岗位和其他活动场所的分布。

觉得近了，容易到达了。于是，这些地区（地点）的吸引力会大起来，那里的社会、经济就将由此兴旺发达起来，城市面貌也会因此发生迅速的变化。反之，如果我们不希望加重某些地区的交通负担，就非但不应提高这些地区的相对可达性，而且还要采取一定的限制措施，降低其相对可达性。在城市规划、建设和管理上，国外有很多这种例子。

例如，莫斯科因为有了一套发达的道路、交通系统，就比较容易地将花园环路以内的市中心区过密的人口疏散到了离市中心十几二十公里的新居住区。尽管许多新开发区的配套设施不全，因为那里的居住条件较好，而且交通方便，居民也就愿意从市中心区迁出去了。

莫斯科采取以地铁为骨干，大力发展公共交通的政策，这是和它采取“紧凑发展”的城市建设方针相适应的。苏联认为，紧凑的布局方式有利于节约城市土地资源，节省交通时间和市政建设资金。

与苏联相反，美国是一个以小汽车为主的国家，而且城市建设缺乏统一规划。发达的汽车工业和四通八达的高速公路以及人们对私宅的追求，促使城市建筑沿公路网高度分散地四周蔓延，形成了多中心“城市群”形态。这种分散的“城市群”结构方式，尽管可以借助于现代化交通工具改变时空观念，还是存在浪费能源和土地资源的弊病。而且，由于这种结构方式阻碍了公交事业的发展，使相当数量的无车或无能力驾车者出行不便。家庭成员中如果不是每人都有汽车，一人把车开出去，其他人就只好呆在家里——从而造成了新的社会问题。

日本虽然也是个汽车工业发达国家，但其城市规划是以高速铁路为基础，并且很重视换乘枢纽点的规划和建设。

日本的城市规划、建设理论家先后提出的“铁路结节点”〔8〕和“城市功能轴”〔9〕等理论把城市交通建设同城市结构的形成和发展紧密地连系起来。铁路结节点论主张在铁路枢纽点上“分散培育城市功能，以形成大城市的功能和结构体系”，并以此作为实现多中心城市结构的前提条件。城市功能轴论强调把交通走廊和规划走廊结合起来，形成带状的城市结构。在为东京制订的一些规划方案中也常常体现了上述的规划思想。例如1985年通过的《关于东京圈以高速铁路为中心的交通网整顿计划》就考虑在发展一系列铁路线的同时，“采取相应政策与措施，与城市建设规划取得一致，与沿线开发规划充分协调”。〔10〕在有的方案中，考虑沿西轴线集中布置生产性、事务性和商业性的设施。与此同时，打算沿海岸带建立一条主要的交通轴线，在市区和市郊的车站地区建立不同等级的行政、商业中心〔11〕。

苏联过去在城市规划和建设中，主要把注意力集中在用地的分配（结合功能分区）和房屋建筑问题上，现在也已转变观念，开始重视建立以运输线（包括其它工程管线）为基础的，具有多种形式的结构框架。一些专家还特别重视枢纽点的作用。把它看成是运输系统中的“心脏”，认为“如果框架结构对整个城市而言，具有头等的意义，那末，框架中的枢纽点对框架结构本身而言具有头等的意义”。〔12〕O·K库德里亚夫采夫指出：“现在，城市建设主要的任务不在于再造已经形成的、传统的结构和形式，而是要有科学根据地、目标明确地构成有更高的社会、经济效益的新结构和新形式”。他认为，在强调超前发展城市骨架的同时，必须力求建立一种既稳定又具应变能力的规划结构。这种结构应当既能满足城市建设的各种需要，又能为城市建设留下发展的余地。他认为比较理想的就是交通（包

括工程管线)走廊和规划走廊相结合的形式。他根据苏联的具体条件,说明了建立这种走廊的原则方法和步骤:在百万人口以上的特大城市中,一条以地铁为主(包括其他平行的地面交通工具)的走廊,如果每年建1.5公里地铁,两个五年计划内分两期就可以开发出一条走廊。在此期间,必须使沿线的居住区同步开发,使城市建设协调地发展。这样,开发完成一条走廊后,再开发另一条走廊,最终就能使城市造成一种很紧凑的结构。

目前,苏联的陶里亚蒂市和伏尔加格勒市的规划是应用交通—规划走廊原理,发展带状结构较典型的两个城市。最近正在酝酿的莫斯科到2010年的总体规划,已显露出放弃同心圆方式,采取沿少数交通干线由近及远向外发展,在交通—规划走廊之间布置大片绿地(农田、休息区等)的趋势。

这种规划结构也可见诸于瑞典的大斯德哥尔摩、奥地利的维也纳等其他大城市的总体规划。说明交通走廊的理论和相应的带状规划结构在世界上已广为传播,深入人心。

当然,举出上述例子并不意味着带状结构对任何城市(或城市中的每个地区)都是唯一合理的结构形式,同心圆放射式的结构以及其它结构也都可能是合适的形式。但是,任何结构形式如果脱离了交通这个基础设施必将失去其生命力;欲建立理想的的城市结构,必须超前发展作为城市骨架的合理的道路交通系统,这无疑是一条普遍规律。

所以,有关专家得出的结论是:交通规划应先于建筑布局,城市交通作为最重要的基础设施之一,应当占有特殊的地位。

(二)公共交通在城市交通中究竟应占什么地位?

国外实践告诉我们:除了美国一些长期以小汽车为主要交通工具的城市,由于城市结构已经定形,很难扭转局面外(即使如此,仍然有许多大城市在居民的强烈要求下,试图发展公共交通),其他国家的大城市几乎都确认“公共交通为主”的原则。只是各国确认这条原则的过程有早有晚。例如,苏联早在30年代就明确了在大城市发展以地铁为骨干的城市公共交通的方针。尽管随着国家汽车工业的发展,社会购买力提高,对小汽车的需求量也很大,但由于国家严格控制进口小汽车,对国内汽车市场采取了种种限制,加上小汽车停车场和车库设施不足,而公交事业得到国家大力支持,因此城市公共交通始终占主导地位,交通状况比世界上同等规模的大城市要好得多。

法国在六十年代蓬皮杜时期,曾一度推出发展小汽车的政策,并相应地准备大建高速公路。所幸的是,他们很快发现这条政策将使巴黎市区的交通产生严重的堵塞问题,转而决定采取发展公交、大力修建快速轨道交通系统的政策^[13]。像法国那样在制定交通政策上由热衷于发展私人小汽车转而大力发展公交——轻型轨道交通、快速地铁系统的,世界上不乏其例。

在亚洲国家和地区中,我国的台湾省是“觉悟”得较晚的一个。台北市由于机动车(特别是两轮摩托车)增长过猛,交通堵塞十分严重,最后终于下决心发展一套“快速捷运系统”,以求从根本上解决日益恶化的交通问题^[14]。

在新加坡,政府采取限制小汽车进入市中心区的政策是世界闻名的。1978年,新加坡在联合国资助下,用了10年时间,耗资1300万新元(其中联合国资助300万元),进行了一项交通发展决策的研究。研究结果,认定应采取大众快速交通系统,放弃全巴士系统,从而使新加坡的城市交通进入了新的发展时期^[15]。

香港也是个以公交为主,在发展公交上很有成绩的城市。香港政府以及有关交通规