

城市规划设计研究系列丛书

# 城市交通思辨

江苏省城市规划设计研究院 / 编著

曹国华 王树盛 / 执行主编



东南大学出版社

城市规划设计研究系列丛书

# 城市交通思辩

江苏省城市规划设计研究院 编著 曹国华 王树盛 执行主编

Thoughts  
and Debates  
on Urban  
Transportation

东南大学出版社

## 图书在版编目 (CIP) 数据

城市交通思辩 / 江苏省城市规划设计研究院 编著; 曹国华, 王树盛 执行主编. — 南京: 东南大学出版社, 2018.8  
(城市规划设计研究系列丛书)  
ISBN 978-7-5641-7893-2

I. ①城… II. ①江… ②曹… ③王… III. ①城市交通系列—中国—文集 IV. ①U491.2-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 171873 号

## 内容提要

本书基于《江苏城市规划》杂志中的“江苏城市综合交通专栏”文章提炼、整理而成,是江苏省城市交通规划研究中心(江苏省城市规划设计研究院)近十年来集体智慧的结晶。通过对学界和社会关注的热点、焦点问题的梳理,本书比较系统地概括为4个部分:协调交通与用地、绿色交通先行、交通治理、规划设计技术,内容涉及城市空间组织与交通组织的关系、绿色交通的内涵与发展、交通拥堵的理解与对策、精细化交通设计的方法与技术、大数据与交通模型应用等方面。本书在内容和行文风格上体现了“思辩”的特点,希望与广大规划设计同仁以及关注城市交通问题的社会各界人士共同探讨。

## 城市交通思辩

---

编 著	江苏省城市规划设计研究院	执行主编	曹国华 王树盛
责任编辑	陈 跃 (025)83795627		
出版发行	东南大学出版社	出 版 人	江建中
地 址	南京市四牌楼2号	邮 编	210096
销售电话	(025)83794121	电子邮箱	press@seupress.com
网 址	<a href="http://www.seupress.com">http://www.seupress.com</a>		
经 销	全国各地新华书店	印 刷	南京精艺印刷有限公司
开 本	889mm × 1194mm 1/12	印 张	25
字 数	545 千		
版 印 次	2018年8月第1版 2018年8月第1次印刷		
书 号	ISBN 978-7-5641-7893-2		
定 价	270.00 元		

---

## 《城市规划设计研究系列丛书》编委会

主 编：梅耀林  
副 主 编：唐历敏  
委 员：张奇云 袁锦富 黄富民 刘宇红 李正仑 曹国华 高世华

## 《城市交通思辩》编委

本册执行主编：曹国华 王树盛  
本册编撰人员：刘秋晨 邓惠章 陆苏刚 张 宁  
参加编写人员：汤 浩 余 娟 戎丽敏  
顾 问：陈沧杰

# 序言

Preface

2008年8月，正值第29届夏季奥林匹克运动会在北京如火如荼地开展之时，经江苏省机构编制委员会办公室批准，江苏省城市交通规划研究中心（以下简称“中心”）挂牌成立，“主要承担城市综合交通规划、公共交通规划、交通管理规划、交通安全规划的编制工作，开展城市交通发展战略、规划、技术经济政策的研究和交流工作”。中心在成立之初也希望像北京奥运圣火一样传播知识的光亮，为全国城市交通规划、城市交通问题的解决方案提供江苏探索、江苏经验。为此，2010年4月，中心依托《江苏城市规划》杂志设立了“江苏城市综合交通专栏”，作为江苏城市综合交通规划、设计、管理等方面先进理念、方法、技术宣传的一个窗口。

今年是我国改革开放整整40周年，我们进入了中国特色社会主义新时代，社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。在这样一个年度里，我们深感有必要对中心过去10年的工作进行总结、对主要的学术观点进行提炼，期望通过这样的方式，比较系统地介绍近十年江苏省城市交通规划在理念、方法、技术方面的发展历程，为全国其他地区提供借鉴。

本书内容所取材的“江苏城市综合交通专栏”，主要是针对当时学界和社会关注的热点、焦点问题进行的学术探讨、思辨。

通过梳理、提炼，本书比较系统地概括为4个部分：协调交通与用地、绿色交通先行、交通治理、规划设计技术。其中“协调交通与用地”针对交通与用地之间协调的关键展开讨论，包括城市空间组织与交通引导发展、职住平衡方式及交通、城市中心与交通枢纽综合开发、街区尺度与空间塑造等等；“绿色交通先行”主要包括了对绿色交通的认识、公交优先的做法、慢行交通的定位以及绿道、共享单车等热点问题的思考；“交通治理”针对交通治理的行业取向、拥堵面临的困局及拥堵治理的方法及策略、停车调控“以静制动”等展开论述；“规划设计技术”则聚焦于规划设计方法和技术层面，包括规划范式的探讨、绿色交通的规划评估方法、交通模型与大数据的应用等等。

本书主要记录了江苏省城市交通规划设计近10年来的部分热点问题，但在学术观点上更多地站在探讨、辩论的角度，在写作方式上更类似于散文。几经考量，将本书名称定为《城市交通思辨》。本书为江苏省城市交通规划研究中心10周年学术观点集，希望它能够为读者带来对城市交通认识的启发，那将会使我们感到非常欣慰。

江苏省城市交通规划研究中心

2018.7

# 目录

Contents

## 1

### 第一部分：协调交通与用地 /001

- 引言 /002
- “以人为本”的城市空间与交通——从回顾历史说起 /003
- 再谈城市交通与空间的一体化组织——来自“单中心 VS 多中心”的思考 /007
- 交通与土地利用一体化规划之觴——一条微博引发的遐思 /010
- “机动性 VS 可达性”的思与辩 /012
- “时间预算”带给规划的启示 /015
- 都市圈背景下城市与交通规划的思考 /017
- 大都市交通与空间一体化组织漫谈——来自组团式“职住平衡”的思考 /019
- 关于城市中心多与寡的再讨论 /022
- 带型城市规划要求及其启发 /024
- 城市公交走廊规划与建设必要性的思考 /027
- 借鉴国外经验，统一认识铁路枢纽 /031
- 以区域视野认识交通枢纽 /033
- 铁路枢纽综合开发中交通、用地、产业一体化发展建议 /035
- 走向城市中心的铁路枢纽 /038
- 铁路客运枢纽综合开发热的冷思考 /042

- 淮安南站综合枢纽规划之要点细解 /044
- TOD 是一种“化合物” /046
- 香港地铁 TOD 开发模式的启示 /048
- 合适的才是最好的——有感于东欧慢行街区 /052
- 小尺度街区的“利”与“弊” /054
- 再说“小街区”那点事 /057
- 如此退线为哪般 /061
- 街道规划设计中的“望、闻、问、切” /065

## 2

### 第二部分：绿色交通先行 /067

- 引言 /068
- 提升规划认识，推动城市交通“深绿化”发展 /069
- 绿色交通中的“颜色搭配” /071
- 职住平衡：理想还是现实 /073
- 体会城市中“以人为本”的交通——香港实地考察之启示 /075
- 绿色交通评价指标体系初探 /078
- 重视慢行，引导交通回归生态 /082
- 慢行交通也是一把金钥匙 /084
- 关于历史文化街区一种慢行交通规划方法的思考 /086
- “公共自行车热”带来的思考 /091

- 共享单车与公共自行车，各自为政还是合作共赢 / 093
- 从自行车的前世今生展望未来 / 095
- 让绿道成为民生风景线 / 098
- 走向公交都市——浅析韩国首尔之路 / 100
- 有轨电车的复兴与思考 / 103
- 单轨交通热背后的冷思考 / 107
- 边缘化的市郊铁路不再边缘 / 113
- 加强轨道交通与常规公交衔接，提升公交优先发展质量 / 115
- 给港湾式公交车站打问号 / 117
- 绿波控制方法的公文化应用 / 120
- 落实保障措施，解公交优先之“忧” / 123
- 美国城市发展演变中的街道慢行（一）——历史与起源 / 125
- 美国城市发展演变中的街道慢行（二）——欧基里德分区制带来的问题 / 128
- 美国城市发展演变中的街道慢行（三）——与巴黎的对比 / 130
- 3**
- 第三部分：交通治理 / 133**
- 引言 / 134
- 交通公平与规划责任 / 135
- 小汽车使用的隐形消费谁来担 / 137
- 小汽车出行与边际递减效应 / 139
- 高铁枢纽为何难以“高效” / 141
- 国外交通枢纽 CBD 的交通发展模式解析 / 144
- PRT：一种新型的交通方式 / 148
- “大”立交的“微”思考 / 151
- 我国出租车发展问题的探讨 / 153
- 治堵，请以人民的名义！ / 157
- 借鉴“治堵”经验，缓解交通困局 / 159
- 从规划视角看“治堵” / 161
- “治堵”，期待智能交通 / 164
- 拥堵费：免费午餐终将成为过去式 / 166
- 关于“交通拥堵收费”的思考 / 169
- 交通拥堵的背后——莫斯科考察的感想 / 171
- 对“有效速度”的看法 / 175
- 关于路网密度低致因及对策的思考 / 177
- 美国对城市停车问题的反思 / 179
- 城市交通的自我救赎——两种停车观点摘述 / 181
- 解读《江苏省城市停车设施规划导则（试行）》中的“调控理念” / 183
- “停车调控”理念与落实——新版《江苏省城市规划管理技术规定》解读 / 185
- 由城市建筑物停车配建指标说开去 / 188
- 路内停车的进与退 / 190
- 关于南京路内停车问题的思考 / 193

城市交通供给侧改革——“自备车位”研究	/ 196	城市日常性慢行走廊交通系统设计要点	/ 241
推进停车产业化需解决社会资本盈利难题	/ 199	“绿色”道路设计及实践	/ 246
停车费大涨能否缓堵	/ 201	热岛降温，道路先行	/ 249
<b>4</b>		浅谈多专业协同的精细化城市道路设计	/ 251
<b>第四部分：规划设计技术 / 203</b>		基于完整街道理念的路侧停车平面布局研究	/ 258
引言	/ 204	浅谈面向海绵城市的城市道路设计	/ 260
中小城市交通综合治理体系框架与关键技术方法研究	/ 205	解密打造海绵城市的设施“透水性路面”	/ 264
转换规划范式，需探底黑箱	/ 209	平面交叉口需要“瘦瘦身”	/ 268
关于城市交通规划 3 个细节的疑问	/ 212	江苏省城市交通数据库建设经验总结	/ 270
交通需求预测模型的历史与展望	/ 215	关于大数据的一点思考	/ 272
规划的科学支撑与规划支撑模型	/ 218	行人仿真：微观规划设计的新帮手	/ 274
新加坡陆路交通规划编制的经验借鉴	/ 220	以人为本，推进落实交通稳静化	/ 276
城镇连绵发展地区公路功能层次体系的拓展和规划展望	/ 225	英国城市交通安全之印象与启示	/ 278
都市区高快路设施一体化规模测算方法研究	/ 228	<b>参考文献 / 281</b>	
古城保护优先的交通改善规划探讨——以“苏州古城 12、13 号街坊”为例	/ 233	<b>后记 / 285</b>	
关于建设项目交通影响评价的几个技术性疑问	/ 238		

第一部分

1 协调交通与用地

---

## 引言

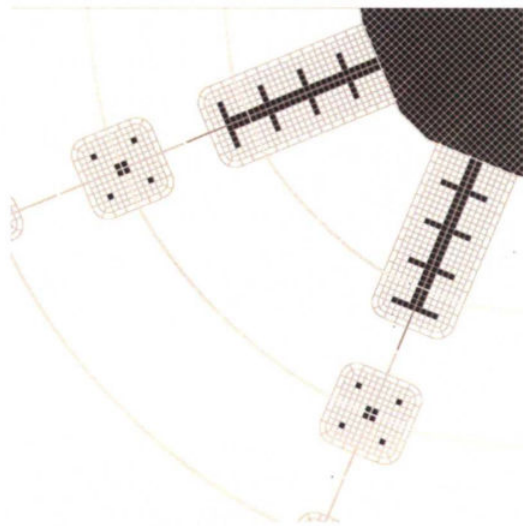
交通与用地是城市这一枚“硬币”的两面，两者相互交叉影响，相互制约和促进，不可分割，交通与用地的协调也一直是城市规划、城市交通规划领域关注的问题。在这个话题中又有一些关键的问题，城市空间组织与城市综合交通之间存在作用与反作用，交通引导城市空间结构和用地布局，形成相互耦合的关系。再比如职住平衡，是在一定的地理空间上平衡，还是在一定的交通时耗约束内平衡？是平衡办公岗位，还是平衡日常服务类岗位？这些问题一旦深入去思考和追求根源，就发现并不像原来想象的那么简单。又比如城市中心数量与城市规模的关系、与城市交通体系的关系如何？公交走廊的建设与城市形态的关系如何处理？现有的公交都市带来了怎样的启示？城市铁路枢纽的交通功能与城市功能如何协调？对铁路枢纽的认识有哪些值得探讨的地方？……本部分内容针对一个个话题，通过追溯历史、查找问题、比较分析、推理论述等手段，总结思考和给出我们的见解。

## ►“以人为本”的城市空间与交通——从回顾历史说起

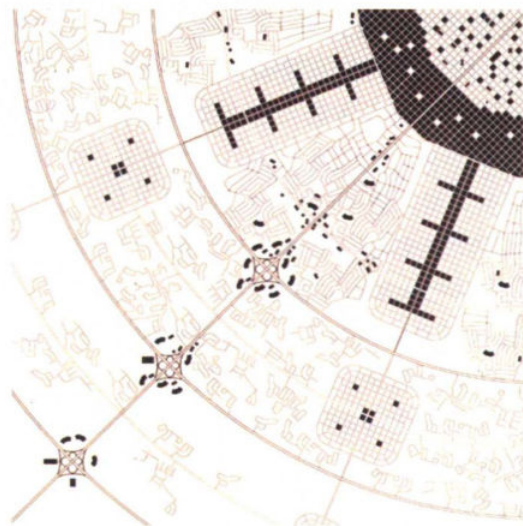
### 1 “X”本位与城市运转方式

“以人为本”一直是城市与交通规划中的四字箴言，那么怎样才算“以人为本”？经常看到一些产品的广告语如“贴心服务”、“符合人体工程学”等等，这些产品得到认可，无一不是体现了对人的使用习惯的尊重。换句话说，“以人为本”就是一种以适应人的本能需要、满足人的使用习惯、提升人的使用体验为核心的理念。对应到城市规划中来，首先要弄清的问题是：城市居民有哪些需求？这些需求又是如何被满足的？

城市居民的活动需求可以概括为3类，一是满足基本生活需要的日常活动，主要指工作；二是其他日常活动，如体育锻炼等；三是偶发性非日常活动，如探亲、看病等。要满足这些活动，现代城市给出了不同的解决方案，西方城市发展历史更是一面很好的镜子：（1）19世纪初，主要交通方式是步行、马车，城市主要围绕码头、铁路站等区域交通设施布局，虽然那时候住宅、工厂都拥挤和混在一起，但基本上所有活动需求都可以通过步行解决；（2）19世纪80年代有轨电车的到来使得居民可以远离工厂而居，形成了围绕有轨车站点的街区，城市活动通过步行或者“步行+有轨电车”的方式解决（图1-1（a））；（3）约在20世纪前10年间，汽车（包括客、货车）出现，货车将工业从市中心的铁路站、码头区域解放出来，客车则将居民从沿着有轨车站点布局的公寓中解放出来，散布于各处（图1-1（b））。可以看出，在“步行→有轨电车→个体机动车”的发展路径中，交通工具的革新决定了城市的空间



（a）有轨电车导向的城市空间



（b）小汽车导向的城市空间

▲ 图1-1 不同类型导向的城市空间

组织模式，形成了步行本位、公共交通本位、小汽车本位3种不同的城市运转方式，只不过三者效率、能耗、环保等方面存在巨大差异。如今，大多数城市的空间规模已经成倍增加，城市活动和城市交通的复杂程度也早非往日能比，但对于城市空间与交通的组织方面，我们仍然可以从历史留下的财产中寻求有效的解决方案。

## 2 宏观层面：城市空间组织的“人本位”

汽车的出现将不兼容的用地如住宅、工厂在空间上分离开来，这是利好的一面，但是汽车同样也将原来的以步行尺度作为基本单元的空间组织模式瓦解了。目前很多城市都已经或正在走向小汽车主导的模式——假定任何两点之间都可以通过有效的个体机动化方式来解决联系问题，但事实上这一点是难以实现的。在经历了交通拥堵、雾霾等种种教训之后，在资源、能源倒逼压力之下，开始反思当今、回顾过去，并重新考虑按照最经济、最集约和最本能、最原始的方式来组织城市：将城市活动分为长距离、短距离两类，公共交通、步行交通恰恰分别是满足这两类需求最经济、最集约的方式。

对应在城市宏观空间组织上，就是要重新回到“步行+公共交通”为导向的城市运转机制：

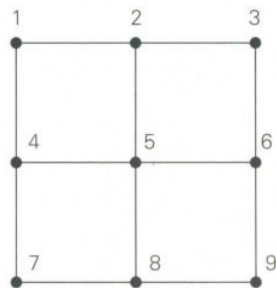
一是公共交通本位的回归。按照公共交通导向组织空间，满足长距离的活动需求。公共交通是一种集约化、线状的运输方式，要求空间要素也应该以带状集约方式来与其相适应，库里蒂巴、哥本哈根、斯德哥尔摩等就是很好的例子。这些以轴线模式组织的城市以最小的基础设施建设发挥了最大的交通运输能力。这一点优势可以通过简单的模拟来阐释：假定带状城市和组团状城市分别用图1-2、图1-3来表达，均有9个节

点，节点之间的线段表示道路。将城市规模由9个节点扩展到25个节点和49个节点，比较带型城市与组团型城市在道路长度、平均出行距离、道路最大负荷以及平均道路负荷四方面的差别。如图1-4所示，在城市规模一定（节点数相同）时，带型城市的道路长度仅为组团型城市的2/3，也即交通设施建设最少。在出行距离上，带型城市要高于组团型城市60%以上，这意味着带型城市承担了更多的道路出行需求。如果用小汽车模式来组织城市交通的话，带型城市在道路负荷度上可高达组团城市的6倍，很容易拥堵。但是如果按公共交通来组织城市的话，优劣则发生逆转，带型城市可以用最少的交通设施来满足同样甚至更多量的交通需求。

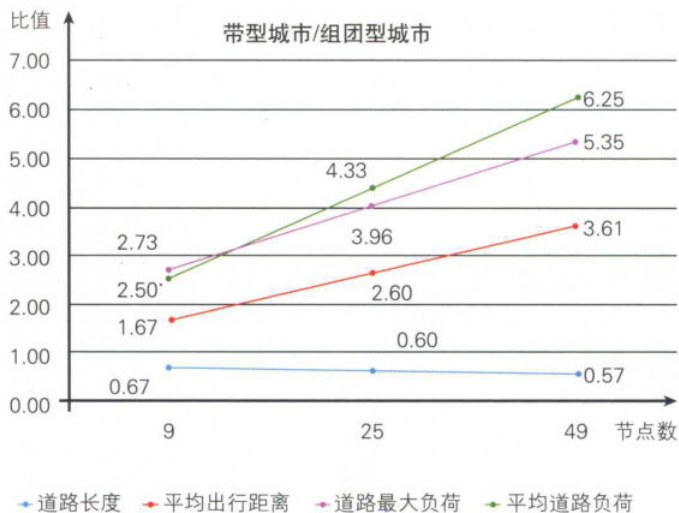
二是步行本位的回归。针对短距离出行，按照步行尺度来组织空间，作为城市的最基本构成单元，满足锻炼、买菜、上学等日常短距离活动需求。按照人的体力，这个范围在5~10分钟之内比较合适，如图1-5所示。在此范围内采用小尺度街区的模式，充分保障单元中心到每个方向的步行可达性，这也



▲ 图 1-2 9 节点带型城市示意图



▲ 图 1-3 9 节点组团型城市示意图



▲ 图 1-4 带型城市与集中型城市交通运行状况比较



▲ 图 1-6 景观效果导向的空间设计



▲ 图 1-5 步行组织单元案例图

是小尺度街区存在的主要依据。

因此，要在空间的宏观组织上落实“以人为本”，就是按照最经济、最节约的方式来组织城市的运转：将城市空间分解为轴带，轴带分解为单元，形成“步行+公交”导向的城市空间。

### 3 微观层面：城市与交通空间设计的“人本位”

“以人为本”这个词不是一开始就存在的，而是对车辆导向模式彻底反思的结果，是与以车为本相对立的。微观层面的以人为本主要指“行人”对城市公共空间的友好感受。

第 1 类公共空间是广场、绿地等，这类公共空间不仅作为自然空间而存在，而且要按照人的使用习惯注重社会功能的塑造。一些广场过度强调景观、绿化效果，将焦点集中于美观的营造上，以增加视觉的冲击力，但其社会功能被忽视，可达性和可使用性低。如图 1-6 所示，广场上的路径设计并非照人的行走习惯，其视觉效果大于使用效果。

第2类公共空间是街道空间。街道是城市最主要的公共空间，如果步行单元是空间组织的细胞，那么街道则是城市的基因。“完整街道”的提倡主要是呼吁对街道空间的场所功能营造。笔者认为，“完整街道”应重视两个方面：一是要认清精细化设计的内涵，并不是按现行道路设计导则或规范进行简单的渠化，而是按照以人为本的理念重新对道路设计参数进行修订，如缩小交叉口转弯半径、减小车道宽度等；二是要认识到沿街建筑对街道场所感塑造的重要性。街道场所感的形成取决于沿街建筑界面的连续性、围合程度等方面。场所感的营造有助于减慢车辆速度，提升步行安全性。如图1-7所示，两条街道给人的感觉完全不同，在第2张图所示的街道中行驶，速度自然而然就会放慢。因此，街道不仅仅是通道，也是街道两侧建筑共同来形成的空间，街道的设计，不仅仅要关注各种交通的路权空间，街道界面、建筑退线、界面连续性的定义对于形成“完整街道”而言是举足轻重的。

简言之，城市中的居民存在各种各样的需求，这对于大多数城市而言具有类似性，但对于满足这些需求方面，不同的城市采取了不同的方式。这种方式或者价值导向就是“X本位”中的X。在越来越复杂的城市面前，如果不能鲜明地确定城市的运转机制，规划上就会显得有些无所适从。我们一直倡导的“以人为本”就是以“人”的需求为核心来设计城市的运转方式，既需要在宏观层面化整为零，以步行尺度为单元划分空间，以公交走廊为轴线串联单元，也需要关注到微观层面城市与交通空间的精细化设计带给步行者的感受，是按照最经济、最集约原则满足城市运转需要的理念，这也是城市可持续发展的必然途径。



▲ 图1-7 街道空间对车速的影响示意图对比

(2016)

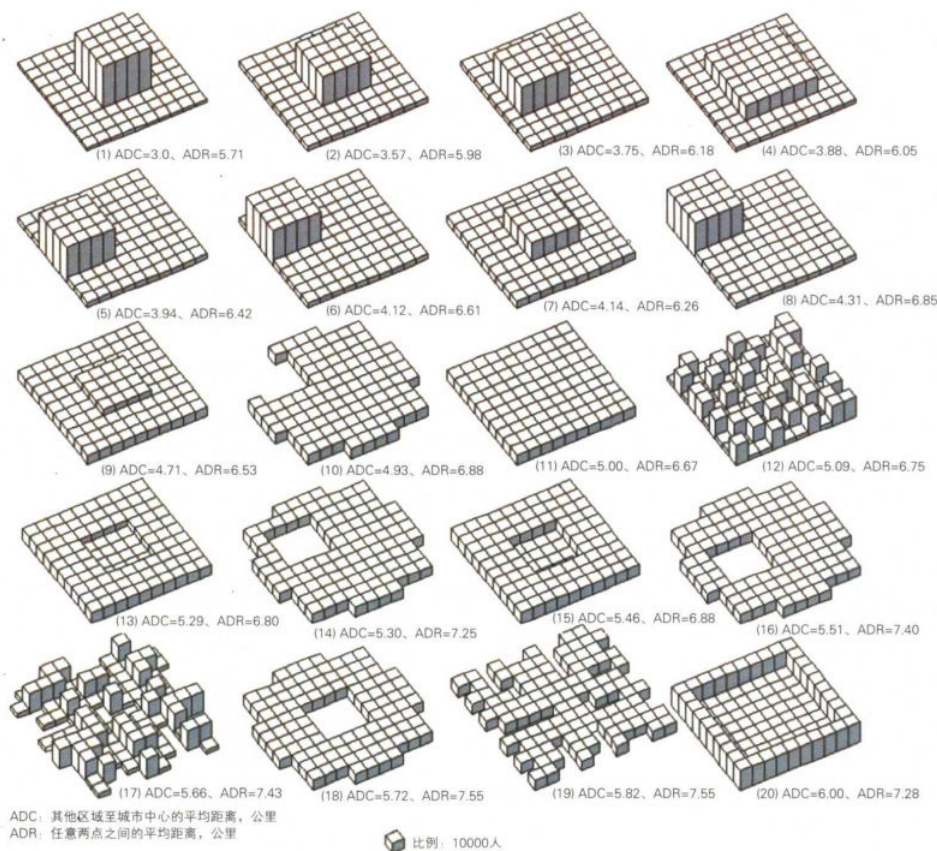
## ▶ 再谈城市交通与空间的一体化组织 ——来自“单中心 VS 多中心”的思考

国家发改委等 25 部门指导的“2014 中国智慧城市创新大会”于 2014 年 11 月 7 日在广州举行，住房和城乡建设部建筑节能与科技司副司长郭理桥指出要解决目前城市规划建设管理中盲目自大、忽视基础建设的问题。部分地方政府无视承载能力，能耗过大，千篇一律，贪大求洋。郭司长所提到的城市规划中追求“豪华配置”的现象并非偶然，很多中小城市模仿大城市、特大城市，“一主两副”“两心三区”等类似说法也经常见于中小城市的规划文本中。其实，对于城市选择多中心还是单中心的认识一直比较模糊，也的确难以统一界定，这样一来，选择单中心还是多中心乃至建设多少个城市中心就具有一定的随意性，尤其是在长官意志的影响下屡有中小城市规划有数个城市中心的现象发生。此外，很多城市以低碳生态、节能减排为由追求建设多中心，但是多中心真的就一定比单中心更节能吗？什么样的城市应该建设多中心，什么样的城市应该建设单中心？很多情况下这些问题都缺乏考究。

要从单中心还是多中心中作出选择，首先要弄清楚城市为什么需要多中心。一般认为，城市人口规模较小时单中心可以在交通、环境承载能力等方面满足要求。但随着城市功能和城市活动在城市中心的累积，城市中心的交通、环境达到承载能力的上限，城市中心也开始出现规模不经济效应现象，这时候需要将一部分活动从原来的中心中迁移出来在交通区位较好的地点集聚产生新的中心，实现对原中心功能的分担，南京等城市的多中心建设即是如此。可以看出，城市中心基础设施、环境容量的承载能力限制是促进城市由单中心向多中心转变的重

要因素。有学者认为，城市多中心形成后出行距离也会降低，从而可以大大减少交通能耗和汽车尾气排放。但是这一点并未被实践证明，反而引起我们疑问的是，如果将像洛杉矶一样的均质化城市看作多中心城市的一个极端的话，多中心城市的出行距离应该要比单中心长，即使不能为这一论点提供充分的论据，至少可以认为多中心对减少出行距离并不一定存在正向促进作用。前世界银行总规划师 Alain Bertaud 曾对不同城市布局模式下的出行距离进行了仿真研究，他假定存在一个人口 100 万、建成区面积 100 平方公里的城市，对 20 种不同城市形态下的平均出行距离（各点至城市中心距离的平均 ADC、任意两点之间距离的平均 ADR）进行对比研究。其研究结果可以归结如图 1-8 所示，可以看出，出行距离与城市形态、城市中心结构有密切联系，但总体来说，单中心城市的出行距离较多中心城市的小。图 1-8 中第 1 种模式为典型的单中心城市，在这一模式中 ADC 约 3.0 公里、ADR 约 5.71 公里，而其他任一布局模式下的出行距离都要比第 1 种模式大，其中第 12 种模式可以认为是多中心模式的一个极端，ADC 约 5.09 公里，ADR 约 6.75 公里，两者均远远超过了第一种模式。因此可以认为，建设多中心的主要原因之一是单中心所产生、吸引的交通需求超过交通系统的承载能力，但多中心对单中心功能的分担和交通拥堵的缓解则是以城市平均出行距离的增加为代价的。

城市中心就如同城市的心脏，其数量、等级、层次的合理性决定着城市生活的质量、效率，在城市中心体系规划的过程中需要重视交通与空间的一体化组织：（1）城市中心与交通承载能力是否匹配是关注的重点，在中心的数量上也应以此为约束，既保障城市中心功能的发挥，又实现交通减量和节能减排，不能盲目贪多求洋。中小城市尤需谨记，多中心是以拉



▲ 图 1-8 城市不同布局模式下出行距离的比较

长出行距离为代价的, 在单中心承载能力足以应对的情况下, 建设多中心以求节能减排, 效果反而会适得其反。(2) 对于有必要建设多中心的城市, 要重视发挥公共交通对中心培育的超前引导作用。所有的运输方式都对城市活动起到分散和集中两种相反的作用, 比如城市新建一条中心放射性的道路后部分城市活动将被分散至外围, 但是这些活动也多集中在新建道路与其他道路形成的新

的区位优势点上。新的城市中心的形成无疑更需要借助交通区位优势来分担原有的城市功能和集聚形成新的城市功能。但需要注意的是, 不同的运输方式对城市活动的干预能力和干预效果是有差异的, 服务于小汽车的公路、道路等设施的建设所分散和集中的是车流, 且集中能力在关键节点停车、通行能力的约束下是有限的, 而轨道交通等公共交通方式所分散和集中的则是人流, 其对城市活动的集中能力远远超过小汽车方式。鉴于目前很多特大城市、大城市的旧中心多出现交通拥堵现象, 加快培育新的中心成为改善城市生活的重要战略, 但如果想更快地加速城市活动、人气在新中心的积累就需要重视对公共交通的超前配置。虽然公共交通在运营初期会面临一定的亏损, 如果在提供的服务上难以与小汽车竞争而让小汽车占得先机, 很快新中心就会出现像旧中心一样拥堵的情况, 对新中心的长远发展也是不利的, 很多城市新中心建成没几年就面临巨大的交通压力与新中心建设初期公共交通投入不够不无关系。虽然超前发展公共交通的前期投资较大, 但是相比于发生拥堵后再花力气推动公共交通发展, 不仅遇到的阻力大, 所花费的人力、物力以及各种隐形的社会成本恐怕也不会少。因此, 对于新中心建设而言, 公交在发展时机上的优先所产生的作用更深刻、意义更深远。日本多摩田园都市是东京最成

功的新城，新城开业 20 年入住率达 95%（实际人口与规划人口之比），其成功的关键在于新城开发与轨道交通一体化程度很高，新城开业初年就同步开通了轨道交通。而多摩新城（不同于多摩田园都市的另外一个新城）开业 20 年入住率则不足 50%，其轨道交通在新城开业 3 年之后才开通。国内类似的经验如上海轨道交通 1 号线的建成使闵行新城从落后的农村迅速转变为上海发展最快的地区，北京八通线的开通使通州新城的发展十分成功。

“十八大”已经把大力推进生态文明建设作为一项重要任务，提出必须树立尊重自然、顺应自然、保护自然的生态文明理念，并融入经济建设、政治建设、文化建设、社会建设各方

面和全过程，以期实现经济社会的永续发展。生态城市是生态文明建设的重要载体，合理的城市形态与结构则是生态城市建设的关键，城市中心结构的合理性更是关键之关键。而选择单中心还是多中心一方面受到交通环境承载能力的约束，另一方面也与城市地理特征、形态结构等因素有关，难以简单地以城市规模或其他因素来界定，对于这个问题只有通过每个城市具体分析才能做出合适的回答，尤其是通过对城市的中心体系与交通体系的匹配性分析来决定选择什么样的城市中心结构，不仅可以提高规划科学性，也可以减少规划的盲目主观和旁观者对规划决策的质疑。

（2013）