

试析小区规划与交通发展的协调

武蕴斌 戴海雁 李亚萍

城市化建设和发展深入逐步的将城市的交通问题提上了日程，人们已经逐步的开始认识到城市的交通拥堵问题，如何保证城市居民在出行效率优先的当今社会提高其出行的时效性，更好的提高城市居住小区规划模式与城市机动化交通发展协调性已经成为从事交通工作的技术人员迫在眉睫亟待需要解决的问题，本文笔者根据自己多年的工作经验和实践，提出缓解城市居住小区与城市交通运行矛盾的解决方案和改进措施，希望能够对行业中的相关工作人员有所帮助。

一、城市居住小区的规划模式

根据城市建筑结构调查报告显示，我国大中型城市的居住小区均以封闭式的细胞结构组成，通常大中型城市的小区构建都会在小区的边界加设围栏结构或者矮墙，将小区和小区周边进行隔离开来；通常，小区边界上会设置南北向或者东西向出入口；小区内部主干道仅有2个方向，分别通向小区的出入口；在小区的出入口通常会设置警卫机构或电子监控，控制人员和车辆的出入；小区内部道路通而不畅，限制外来车辆的进入等。

二、城市交通发展的现状

据近几年交通部门的数据调查分析，国内大中型城市的机动化呈现高速飞涨的态势，在各种机动车使用的比例中，发现城市居民的私家车占有量正在逐步的增加，城市机动车的发展呈现出私人机动车发展趋势，并且该趋势将会在未来几年的时间内增长速度更加的明显。城市机动化的高速增长其主要的原因为城市居民人均收入的大幅度提高所致。居民的人均收入增长的幅度加大，生活水平自然而然的就会大幅度提高，城市居民家庭对自我出行的方式就会提高，其对私家车的求购和占有量就会逐步增加。

三、城市居住小区与交通协调性指标评价

大中型城市的机动化程度逐渐的加剧，那么我们应该如何来评价城市居住小区跟城市交通之间的协调性呢？这就需

要提到城市交通的协调性评价指标，对评价指标的合理准确的定位，能够非常有效的提高城市道路交通堵塞问题，提高城市居民出行的通行性。本文笔者认为，影响城市居住小区和交通协调性的关键性因素有2点：1. 居住区经济技术指标 主要包括居住区主要建设性的经济技术指标；包括项目建设的总面积，建筑密度，停车位占地面积，道路网分布密度等等；2. 居住区交通影响指标 主要是通过分析影响交通流的影响因素进行评价，包括道路交通服务水平，出入口以及交叉口通行能力，停车位和公共交通设施等。

四、城市小区与交通协调性分析

（一）城市居住小区与交通协调性评价流程

城市居住小区与城市交通直接的协调性评价，首先，需要确定小区的起评阈值，然后对小区的交通量，小区内部及其周边的路网现状和小区的规划特征进行现状分析，根据调查的数据进行小区需求预测分析，包括小区路段交通量预测、节点交通量预测、停车需求预测以及公共交通需求预测等，最后，根据相应的评价指标，对居住小区道路的交通服务水平、主干道和交叉口的通行能力、停车位以及公共交通设施进行评价，得出结论，提出完善交通运行的建议和方法。

（二）城市居住小区交通量调查

居住小区的交通量调查作为评价小区的路网状况是非常有利的评价依据，进行合理高效的居住小区交通量调查对小区规划与交通协调性评价非常重要。其主要包括居住小区内居民具有的机动车和非机动车数量统计，交通出行结构调查和出行区域调查等等。

（三）城市居住小区内部及周边道路服务水平评价

城市小区内部及周边道路的服务水平调查，可以有效的提高小区道路的通行性，小区的居民每天上下班高峰期的出行是否严重的影响道路的通行，私家车行驶的速度，以及在车辆运行过程中，居住小区与周边道路连接处是否发生拥堵等问题，都是作为评价小区规划与城市交通协调性的重要指标。

（四）城市居住小区出入口及主要交叉点通行能力评价

城市小区出入口和交叉点的调查，主要是为了控制小区

内车辆在特定的时间内的出行能力,由于国内城市小区的出入口设在主干道上,往往会极大的阻碍车辆形式的速度,导致主干道饱和度增加,交通延误时间拉长,交叉口堵塞程度加大等等。

(五) 城市居住小区停车适应性的评价

随着城市居民汽车保有量的大幅度提高,小区的停车位开始出现明显不足的情况,这在某种程度上极易造成居住小区公共道路停车等现象,影响小区的正常交通出行等现象,加剧居住小区与城市交通之间的矛盾。

(六) 城市居住小区公共交通设施适应性评价

据不完全统计,国内居住小区的建筑规模普遍偏大,占地面积均在10公顷左右,这样对于小区的居民行走坐公交车的距离和时间就会拉长加大,根本无法满足大多数人能够接受的适宜距离,这样,对小区居民而言,将会大大降低对公共交通的需求,提高对小汽车的出行方式的依赖,增加小区规模与交通之间的矛盾。

(七) 城市居住小区应对交通发展的规划方案

考虑到城市小区现有的规模与城市机动化日益增长的需求之间的矛盾,笔者认为,应该从以下几个方面进行调整和完善,以便于城市小区机动化的高速发展,具体如下:

一是扩大城市小区路网密度。在城市小区的主干道周边

开始多条分支系统,将主干道和分支有机的结合起来,加大小区的路网系统,帮助小区居民在高峰期不会因为交通拥堵、延误等耽误太多的时间,更好的缓解小区的交通运行。

二是倡导小区公共交通出行。在城市小区周边铺设多条公交线路,宣传以绿色环保为主题的交通出行模式,创建TOD模式居住小区。

三是对城市居住小区进行重新改造。对于城市小区中以往的围栏结构进行适当的拆除或改造,可以根据小区居民的需要将防御线设定在一栋或几栋建筑结构周围,避免的大量防御结构建筑群,将小区内部东安路与城市干道有机的结合,为小区居民出行更多的路径选择渠道。

五、结语

城市机动化趋势的大幅度提高和增加,加剧了城市小区与交通之间的矛盾,如何更好的维护和管理城市小区居民的出行,需要不断的更新和完善,希望本文笔者的建议能够给予相关从事交通道路方向的工作人员所有帮助,更好的为城市道路的交通运行畅通性服务,完善城市道路中存在的不足,加快城市的快速发展。

(作者单位:兰州理工大学建筑勘察设计院
兰州理工大学设计艺术学院)

(上接第49页)

高效低耗的善治政府以及积极和谐的生态文化的新型城市。嘉峪关要实现生态城市建设目标,必须坚持体制机制的创新,从问题源头入手,从体制创新着力,秉承和谐均衡的发展观,将体制机制的创新与城市建设的目标有机结合,从体制上保证生态城市目标的真正实现。

另外,体制机制的创新是生态城市从传统开发区体制转型成功的突破点。嘉峪关生态城市的管理体制模式基本上脱胎于传统开发区的体制模式,在很大程度上是在复制和重复着传统开发区的管理模式。由于生态城市与传统的开发区在本质上有区别,二者所处的发展阶段、价值定位、实现路径、建设模式、产业结构等各不相同。简单地复制开发区模式,将极大地限制生态城市按照自己的特点自主创新。嘉峪关应该保持自身的价值和理性,不断地革新自己,要能经受住资源供给和环境承载能力的巨大考验,在体制机制上创新,构建对社会环境保持敏感的开放型行政系统,走出自身区域管理的新路子。最终能够建立以公共服务型政府为目标的行政管理体制,以系统整合为目标的城市开发建设体制,以绿色增长为目标的产业发展体制,以人性化管理服务为目标的城市管理体制和以构建和谐、建设美丽雄关为目标的社会管理体制。

(四) 加强生态城市规划研究,建立完善的规划体系

城市规划是城市建设的龙头,因此生态城市规划就是生态城市建设的龙头,传统的城市规划体系包括三个方面的内容:即规划法规体系,规划行政体系和规划运作体系。而生态城市规划体系的“生态”特征更体现于生态城市规划体系自身的内部结构和秩序,注重能够指导实现生态城市的方法和具体内容。所以,生态城市规划体系应该是在把握“生态城市”特征的前提下,将所有与之相关的规划内容收集、汇总、整理,按照理论、编制、实施等分类,建立起的体现“生态城市”核心特征的城市规划体系。

目前,生态城市规划多是将其生态内涵体现于总体规划当中(沈清基等,2008),多数城市的生态城市规划可以看作是一套“在内容,方法等方面完全与城市规划并列”的规划体系(吕斌等,2006)。生态城市的规划既与传统城市规划有共同之处,又有自身的特点,其规划目标和指导思想必须紧扣生态主题,符合生态原则和体现生态内涵,符合自身城市特色。嘉峪关应该结合自身城市特点探索建立一套适合自身发展的生态城市规划体系。

(作者单位:嘉峪关市建设局)