

国外城市群交通圈层比较研究注册建筑师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/644/2021_2022__E5_9B_BD_E5_A4_96_E5_9F_8E_E5_c57_644875.htm 我国城市群的交通圈层的基础设施存在着许多问题。跨区域交通是城市群发展的纽带，与国际上五大城市群比较有很大的差距城市群发展最为关键的条件就是交通设施与环境治理区域一体化建设。城市群发展的基本目标就是促进区域一体化。为实现这一目标，城市群的交通设施建设的最佳组合方案和区域综合环境治理就成了区域一体化发展的重要内容。但是，我国城市群的交通圈层的基础设施存在着许多问题。跨区域交通是城市群发展的纽带，与国际上五大城市群比较有很大的差距，尤其是城市之间的交通体系建设，影响了城市空间与功能布局 and 城市的对外辐射力。以长江三角洲城市群为例，交通设施规模不足，影响了51个城市的综合功能的发挥。百考试题 - 全国最大教育类网站(100test.com) 统计分析表明，目前长江三角洲地区交通设施发展规模严重不足。特别是铁路365JT技术装备落后，火车运行速度慢，难以适应长江三角洲城市间日益频繁快速的物流、人流的需要。在交通设施布局结构上，由于长期未进行统一协调365JT规划和建设，各地区都强调高速公路网络、高速铁路网络建设，而忽略低等级道路、铁路建设。在大交通航空、航海等方面重复建设现象严重，密度过高，布局相当不合理。从而导致了相当一部分机场无充足客源，无法维持正常经营活动。在交通设施衔接上，迄今为止，长江三角洲地区缺乏真正的综合交通枢纽。根据现状分析，多数城市的对外交通与城市内部交通之间交通衔接、城际

之间交通系统衔接性差。在国外城市群交通圈层的比较研究中，应当看到，国外的城市群发展对我国城市群建设与发展有着极为重要的影响。大力发展地区内部省、市际的交通系统，尤其是城市之间的高速公路、高速铁路和航空，构成一体化的交通网络，是当前城市群建设的当务之急。从东京都市圈层结构来看，东京都市圈人口超过3000万，都市圈辐射半径100公里以上，是世界超大城市之一。东京都市圈根据行政区域和交通影响范围分为四部分，即中心区（东京区部）、中心城（东京都）、近郊区（首都交通圈）和远郊区（首都圈）。来源：www.100test.com 东京是以高速铁路为中心的交通发展模式，并且很重视换乘枢纽的建设。目前东京大都市圈的客运交通以铁路运输为主，高速公路和铁路为辅。圈内共拥有轨道交通3100公里，其中郊区铁路2500公里。同时，在各条铁路沿线的站点，都建设了相当数量的停车场，停车换乘系统得到了大规模的发展。由于发达的轨道交通网和配套设施，公共交通在都市圈的交通出行方式中占绝对比重。从伦敦都市圈结构来看，伦敦都市圈可分为中心城和近郊区、外郊区、伦敦大都市区四部分，中心城由三个区域构成核心区、中心区、外围区。伦敦是以轨道交通和高速公路并重的交通发展模式。每天有大量的客流自都市圈外围地区到市中心上班。据统计，伦敦大都市圈的轨道交通线路总长3500公里，其中外围都市区以外的郊区铁路长2300公里。郊区铁路运输容量高于地铁，但发车频率比地铁低。区域铁路系统现在工作日平均每天运送34万通勤乘客进入伦敦中心。伦敦建设了9条从伦敦出发的放射状高速公路，并建立一条环形高速公路，将互不相联的环形放射公路连接起来，形成

了“一环九射”的高速公路网。这些国外发达国家的城市群依靠良好的城际交通基础设施一体化建设，推动了城市群的发展。相关推荐：城市道路绿化设计与苗木需求的关系
100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问
www.100test.com