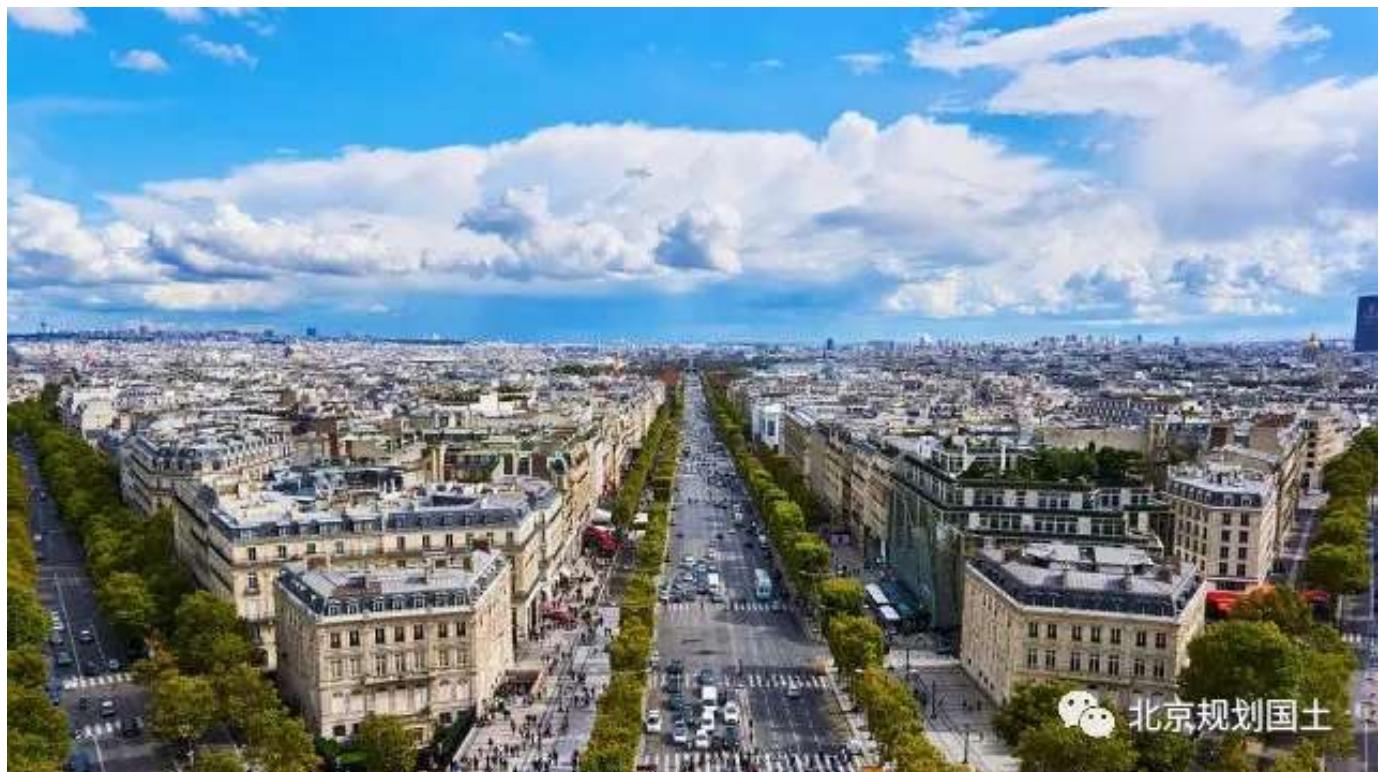


一周交通新视野 | 巴黎最美街道改造、德国共享汽车现状概况、中国主要城市道路网密度监测报告（三则）

原创：规划国土小编 北京规划国土 2018-05-07

一周交通 新视野

本栏目将立足综合交通规划，以更宽广的视野为大家网罗国内外前沿的交通探索、新鲜的交通资讯、专业的交通研究和多样化的交通解决方案。



北京规划国土

导读

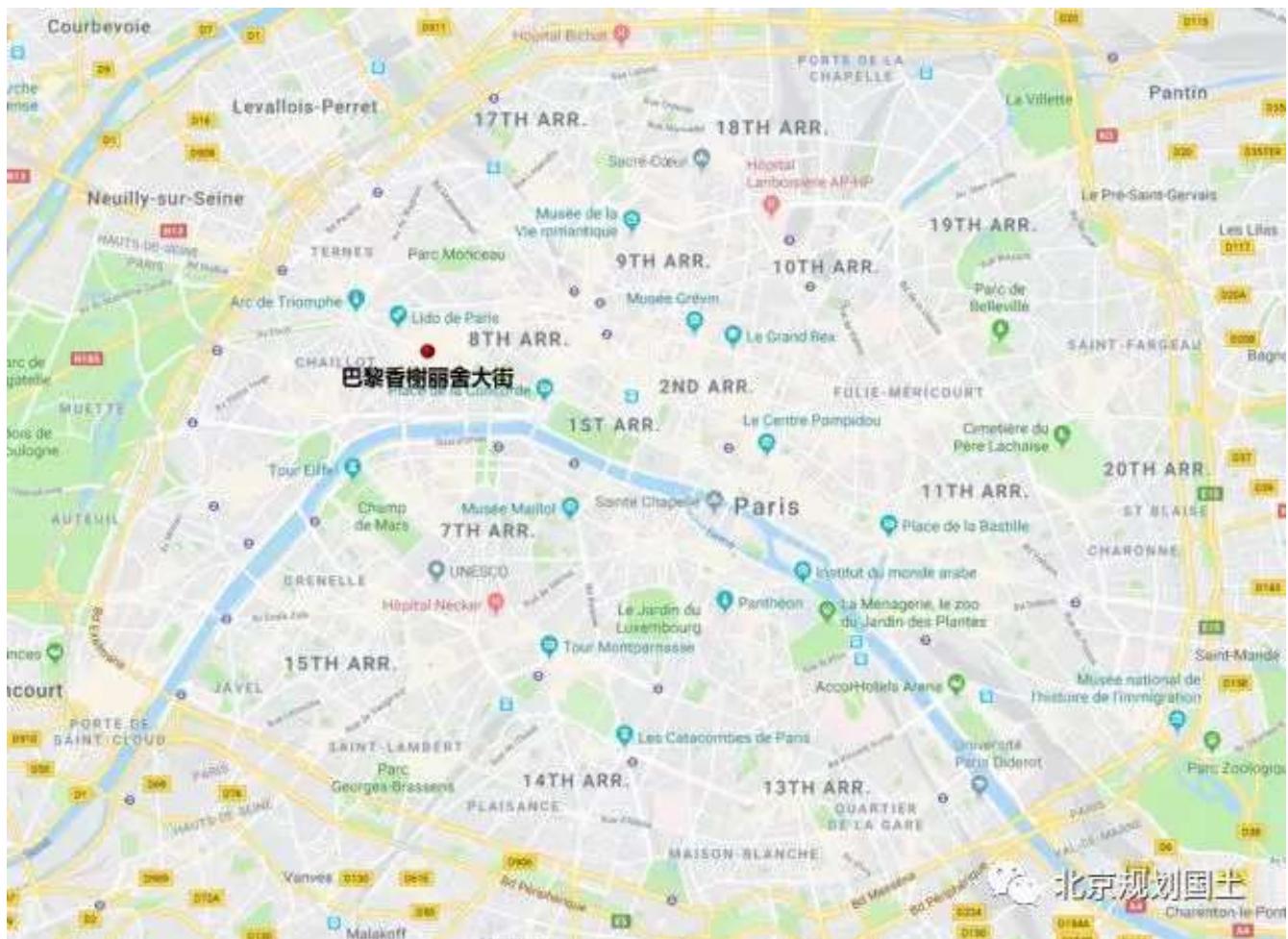
本期的一周交通视野为您介绍三则交通资讯。则一介绍了巴黎香榭丽舍大街改造。则二介绍了德国共享汽车发展现状。则三介绍了《中国主要城市道路网密度监测报告》的主要内容。

国外
案例

法国巴黎香榭丽舍大街改造

香榭丽舍大街是法国首都巴黎的一条大道，位于城市西北部的第八区，被誉为巴黎最美丽的街

道。



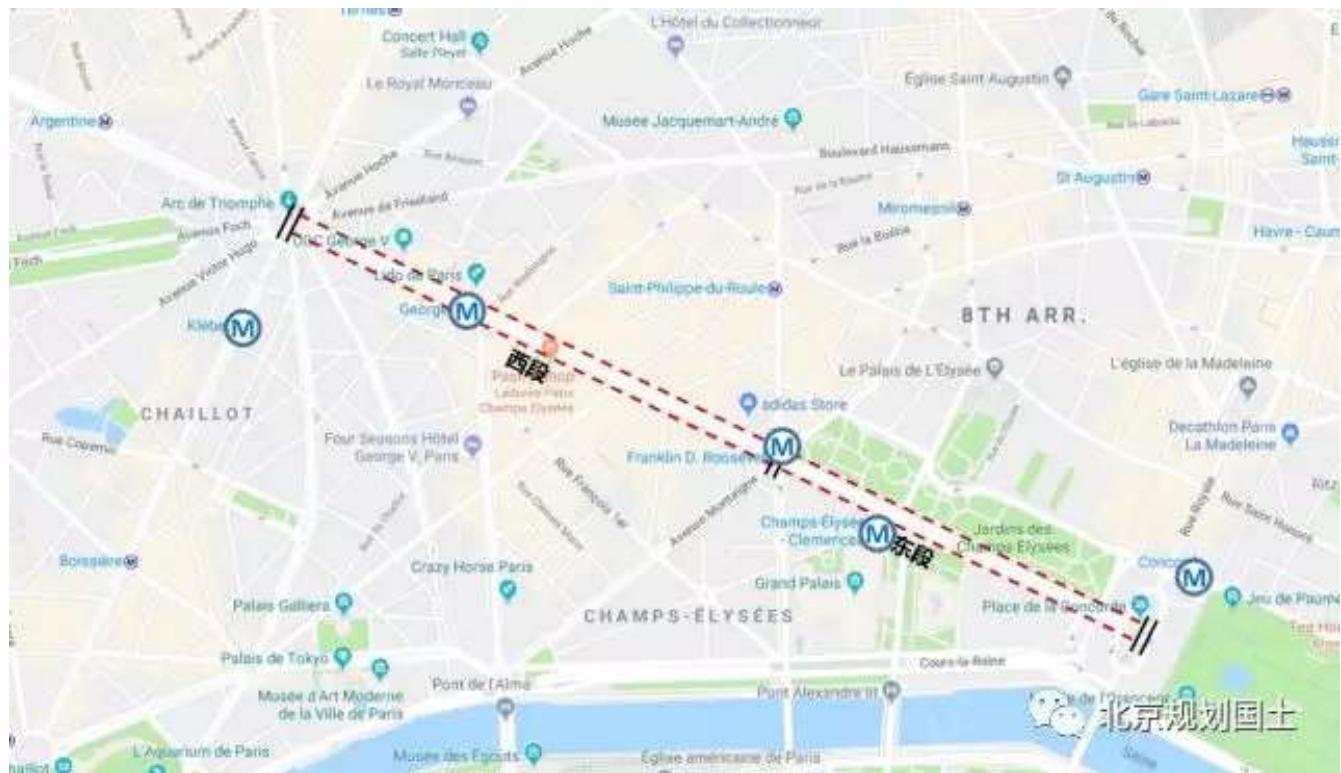
巴黎香榭丽舍大街位置图



巴黎香榭丽舍大街

香榭丽舍大街东起协和广场，西至戴高乐广场（又称星形广场），双向八车道，全长1910米，最宽处约120米。东段700米以恬静的自然风光为主，车道两侧是平坦的英式草坪和高

大的乔木，再外侧是林荫步行道；西段1100米则是7层左右的高级商业建筑。



香榭丽舍大街东西段划分示意图

巴黎香榭丽舍大街改造经验可总结为以下几点：

增加步行空间。为改善街道西段的步行环境，大街原有的双向十车道路幅保持不变，取消地面停车道，将步行道由12米扩宽为24米，将停车占用的街道空间重新还给行人，使步行更加安全和舒适。



香榭丽舍大街步行空间剖面示意图

将步行道划分为四个区域。新拓宽的路面采用花岗石铺装，用简洁而连续的浅灰色路面统一街道的整体风格，中间嵌有深色花岗石作为装饰，用深灰色装饰将步行区分为四个区域。在最靠近建筑的5米范围内，沿街餐馆可设玻璃屋和露天桌椅提供餐饮服务。第二个区域是向外侧新拓的步行区，在新老步行道之间加种了一排行道树，加上原有沿街树木，形成双排树的林荫大道。其余两个区域是较窄的带形区，设置了休息长椅、路灯及其他街道设施，采用灰黑色基调。



香榭丽舍大街实景图

由于香榭丽舍大街位于巴黎老城区的核心地段，因此采取多种手段控制和减少车流量，降低车行交通对于环境以及人的活动的影响。

提高公共交通可达性。香榭丽舍大街及其周边共有7条地铁线和1条区域快速铁路线路，在不到2千米的街道范围内设有5个地铁站，其中4个是换乘站。除地下轨道交通外，香榭丽舍大街还有数条公共汽车线路，与地铁之间换乘十分方便。

以地下停车场代替地面停车道。以地下停车场（约5层、850个停车位）取代原来12米宽的地面停车道，地下停车场的入口坡道建在新的人行道中。

资料及图片来源：专筑网、谷歌地图、美国新闻网

目前，德国共享汽车发展势头强劲。截至2017年，德国有约150个共享汽车服务供应商，覆盖600个城市乡镇，用户高达171.5万人。而10年前，全德国共享汽车用户只有不足10万人。

德国当前的共享汽车模式主要有两种。一种是基站式共享汽车，即汽车停放在指定的基站，用户需到基站取车，用完后再还回基站。这种方式的优点是便于管理，但缺点是不太便利。



基站式共享汽车

另一种共享形式近年来在德国大城市发展较快，被称为自由流动式共享汽车。在城市指定范围内，通过手机应用查找附近车辆，用完后即可停在任何可以停车的位置，不需要还回指定基站。



自由流动式共享汽车

截至2017年，德国基站式共享汽车用户数量为45.5万人，自由流动式共享汽车用户数量为126万人，与2016年初相比，分别增加2.5万和43万人。

针对供应商大量增加的情况，德国从联邦层面制定首部《共享汽车优惠法》，于2017年9月正式生效。针对两种汽车共享形式，《共享汽车优惠法》提供了不同的优惠条件。按照该法规，基站式共享汽车供应商可以在公共道路上建立停车服务点，具体位置将单独分配到各供应商。自由流动式共享汽车供应商则可要求现有公共停车场为共享汽车单独预留部分车位，并对车位标注“共享汽车”标识。

德国部分城市已经出台共享汽车相关规定。例如，弗莱堡市政府发布了计划用作共享汽车停车位的公共道路规划，有兴趣的供应商可以提出申请，经由相应管理部门审核通过，确定该供应商最多可被分配的车位数量，最终分配方案将被标记在城市发展规划图上。斯图加特市政府为所有提供电动车、插电式混合动力车共享服务的供应商免去了在城市公共场所停车的费用，同时推出了公交一卡通，不仅可以支付公交费用，还可支付共享汽车、共享摩托和共享单车租车费，缴纳电车充电费、停车费等。



北京规划国土

弗莱堡市公共道路上的共享停车位

资料来源：人民日报

图片来源：Planetizen、谷歌图片

国内
动态

《中国主要城市道路网密度监测报告》正式发布

2018年5月2日，中国城市规划设计研究院发布2018年度《中国主要城市道路网密度监测报告》。

报告提出了城市道路网密度指标计算标准和技术规程，并利用信息化技术搭建了全国主要城市道路网密度监测平台系统，实现了对城市道路网密度指标的科学监测和动态跟踪。

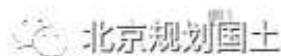
报告选取36个全国主要城市作为监测对象，其中直辖市4个、计划单列市5个、省会城市27

个。截至2017年底，36个城市道路网总体平均密度为5.89公里 / 平方公里，距离《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》提出的“到2020年，城市建成区平均道路网密度提高到8公里 / 平方公里”仍有较大差距。

报告显示全国36个主要城市中，城市道路网密度处于较高水平的为深圳、厦门和成都。道路网密度高于8.0公里 / 平方公里，占比为8.3%；城市道路网密度处于中等水平的城市共18个，道路网密度在5.5-8.0公里 / 平方公里之间，占比为50%；城市道路网密度处于较低水平的城市共15个，道路网密度低于5.5公里 / 平方公里，占比为41.7%。

城市行政区路网密度汇总

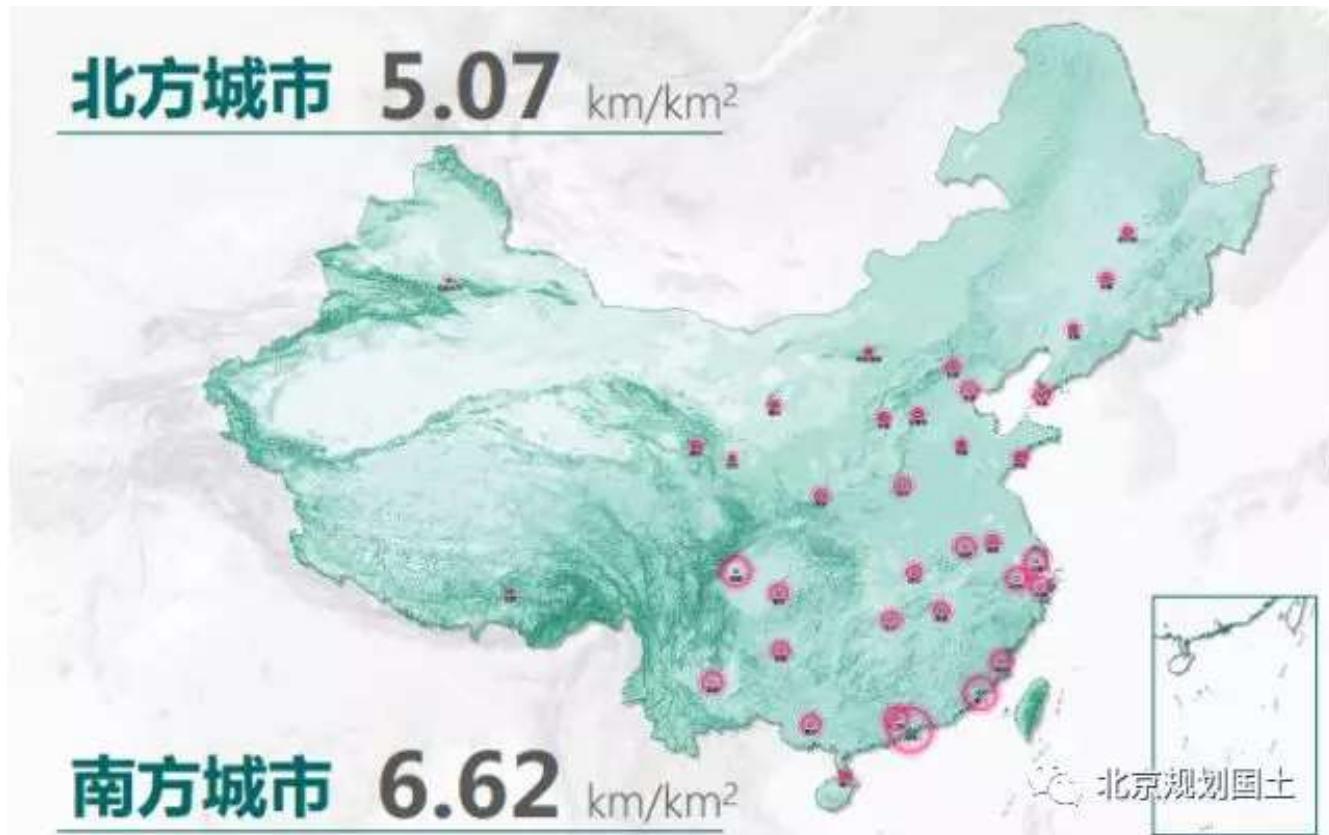
注：行政区路网密度标准差用以表征城市各行政区路网密度差异性大小。



全国36个主要城市的道路网密度主要呈现以下三个规律：

1. 南方城市普遍高于北方城市

从城市区位角度来看，以秦岭-淮河地理分界线为城市分类标准统计，南方城市道路网密度普遍高于北方城市。



2. 组团型城市 > 团块型城市 > 带型城市

根据全国主要城市道路网密度计算结果，团块型城市平均路网密度为5.79公里 / 平方公里，组团型城市平均路网密度为 6.33公里 / 平方公里，带型城市平均路网密度为4.38公里 / 平方公里，呈现“组团形态 > 团块形态 > 带状形态”的特征。



3. 城市规模越大，道路网密度相对越高

根据全国36个主要城市的路网密度结果来看，超大型城市平均路网密度为7.30公里 / 平方公里，特大型城市平均路网密度为6.06公里 / 平方公里，I型和II型大城市分别为5.76公里 / 平方公里和5.39公里 / 平方公里。





注：超大型城市：人口1000万以上；特大城市：人口500-1000万； I型城市：人口300-500万； II型城市：人口100-300万

报告利用先进信息化手段搭建了城市道路网密度监测平台，实现了城市道路网络的动态监测，克服了传统城市工作中道路网密度统计标准不统一、数据更新时效性差等问题，为合理提高城市道路网密度、促进城市交通规划的落实提供了有效支撑。道路网密度监测平台将持续关注和研究全国主要城市道路网变化情况，并定期提供监测报告。

资料及图片来源：中规院交通院、《中国主要城市道路网密度监测报告》

本文内容由综合交通工程管理处提供

公众号ID
bmcfcpalrn

更 多 精 彩

请猛戳右边二维码



北京规划国土

阅读 1139

7

写留言