造成成都交通拥堵的原因可归因于以下几点：

**1** 汽车使用率增加；

**2** 道路容量不足或设计不妥

成都的道路主要是规划成辐射状，此设计虽然方便交通堵塞便市郊间的往来，但也导致上下班时，周围郊区的车流全部往市中心移动，

**3** 道路交会处过多

交通号志会暂时阻断车流行进，若车流量过大，就会产生回堵的现象。铁路平交道也会造成回堵

**4** 商业街的不合理分布和泛滥

**一方面**，路边商业街对人流、车流、物流产生吸引，增加了交通密度。人流、车流、物流停靠，会降低通行速度。这必然导致停车难、行路难。**另一方面**，由于人们对街式商业的普遍认同，商娱积习的惯性发展，以及经营者、购物者、通行者、管理者难以割舍的商街情结，使商街活动在与城市交通的矛盾发展过程中，始终占居强势地位。**另外**，城市开发和改造过程中，由于开发商短期资金回笼和最大地产利润的追求，均热衷于商业街的开发，加剧了拥堵升级。事实证明，商业街最繁荣的路段，必然是交通秩序混乱、拥堵严重的路段。普遍崇尚的商街繁荣形式与交通压力的矛盾，在步行交通向机动交通发展过程中，形成拥堵升级的瓶颈。

**5** 大型住宅片区造成局部拥堵

超大型社区的盲目开发是一种资源浪费。在政府和开发商获取高额回报时，就已经埋下资源浪费和交通拥堵的隐患。

**6 城市功能布局规划的缺失**

通过成都市地图可以清楚地看出，城市的扩张不是组合放大，而是同类小城市的粘合，多呈小模块、堆聚式结构。这种布局，在区块功能分布和密度上，存在不规律、多而乱的态势。城市主功能、辅功能交错无序，单一功能分散，综合功能密集，形成一个无功能中心可言的聚合体。

**7**地理特征制约

成都市地处四用盆地的腹地，平原地形。市民对公共交通的依赖较少，只有长距离的交通，才会选择公共交通。公交发展滞后，又强化了对私家车的依赖。因此,成都市成为私家车拥有量名列全国前茅的城市之一。

**反驳：**

**1 （成都优化城市布局带来的负面影响）**近年来，虽然成都市的规划者们已注意到这个问题，在总体规划中，调整了城市布局，采用分散组团式和多中心等城市布局。但是由于副中心和卫星城发展力度远远不如中心城区，且功能较为单一，所以就资成了市民生活难以摆脱对中心城区的依赖,无法起到分散中心城区功能,减轻通向中心城区交通压力的作用。很大程度上反导致了连接中心城区与副中心和卫星城之间的道路产生新的交通拥堵。

**2（城市布局优化非长期可持续发展战略）** 无可否认，城市布局规划的缺失给城市交通带来了巨大压力，但这并非交通拥堵的原因。商业街、住宅区、办公区等功能区域本身就会带来人流、车流、物流，增加了交通密度。再次优化功能布局也只能减少交通所带来的压力，反观国外城市占地面积小，人口密集城市，如日本东堵车现象却并未如此严重。事实上，真正决定城市交通顺畅与否的本身就在于城市公共建设与城市交通规划设置上。