



社会车辆要借一部分公交专用道才能右拐,让许多司机不适应

城东公交专用道 好多人还不适应

为了避让,社会车辆扭来扭去,是不是设置不合理?经常空荡荡,能不能让出租车用?昨天,相关部门一一释疑

城东干道公交专用道开通已经大半个月了。不过,一些司机对这条专用道仍然不太适应,为了避让,经常左拐右拐,有意无意地闯上“禁区”还要被交警罚款。此外,公交专用道的“空闲”也让饱受堵车之苦的私家车主“眼红”:能不能在交通高峰时让社会车辆借道?不少出租车司机也提出能否让出租车上公交专用道。对此,有关部门明确表示不可能。公交专用道只能公交车专用,社会车辆使用专用道必然影响公交车快速通行,违背了设计的初衷。目前公交专用道的闲,正是起到了很好的引导作用:让市民体验到公交车比私家车跑得快,从而减少私家车的使用,选择公交车上下班。

■疑问一

开车像“拧麻花”,干吗要借道右拐

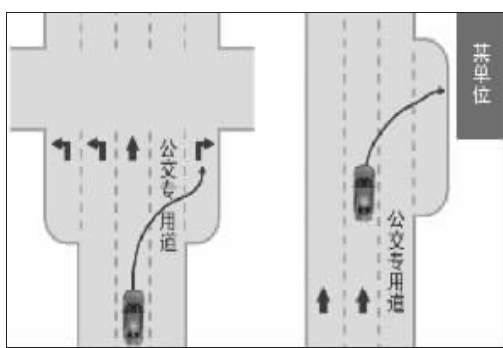
“城东干道的公交专用道已经动真格的了,可我们还没适应呢!”随着警方加大对占用公交车道行为的查处,社会车辆不免都紧张起来。昨天,私家车主刘小姐向记者诉苦,为了避让公交专用道,她不得不开着车拐来拐去,就像“拧麻花”,一不小心就“误闯禁区”。

针对刘小姐的说法,记者昨日也驾车到城东干道体验了一把。记者在九华山隧道口附近上了城东干道向南行驶,公交专用道设置在右起第二道,用两条黄实线标出,地面上既有箭头显示,又有“公交专用道”几个白色大字,很醒目。开了没多久,因为前面就是九华山公交站,所以公交专用道“扭”到了最右边的一股道,以方便进站。见此情景,记者以及其他几辆原来在右道行驶的车辆赶紧向左打方向,换到右边第二股车道(原来的公交专用道),而没来得及打方向的,只好暂时停下来等前面的公交车上、下客以后再走。

过了九华山站,还没有几米远,公交专用道又扭上了右边第二股道,原本照常直行的记者车辆一行又得赶紧打方向,然而此时两边都有车辆,猛打方向很危险,但如果来不及避让,又容易闯到公交专用道上……还真是挺两难的。

在珠江路交界口、中山东路交界口、瑞金路交界口等十字路口,上述现象特别明显,在其中一个路口,记者就因为来不及换方向而误闯公交专用道,等红灯时只好“硬着头皮”把着方向盘,希望绿灯快点亮起来。另外,个别公交车往往也会在车流量较大的时候无法及时拐上专用道,不得“委屈”地和社会车辆在一般道上行驶,找机会再换上公交车道。

记者行驶过程中发现,上述“扭来扭去”的现象与公交专用道沿途设置了许多“借道区域”有关。因为城东干道的公交专用道是非封闭式的,留了很多缺口供路边的单位从城东干道拐进拐出(见示意图右)。在十字路口,也存在社会车辆要借一段公交专用道右拐的问题(见示意图左)。这样一来,右拐车辆和公交车非常容易“搅”在一起。



社会车辆“借道”示意图 制图 沈明

回复:目前设置挺合理

公交专用道为何要这么设置呢?为什么不能把路口最右边的右拐车道让给公交专用道,这样社会车辆就不用借道右拐了吗?不少司机认为公交专用道的设置不尽合理。对此,记者采访了规划公交专用道的南京市交通规划研究所的专家以及交管部门。

南京市交通规划研究所的相关专家解释说,首先龙蟠中路红绿灯直行和右拐是同时放行的,如果公交专用道划入最右边的车道,那右拐弯的社会车辆岂不是要和直行的公交车“抢道”?此外,为了保证公交车的正常行驶速度,在设计时也是考虑让体量较大的公交车不用变道,尽量在“直道”上行驶。

“这样的公交专用道设置方法,从近段时间的运行状况来看,基本上还是适合目前的道路交通状况的!”昨天,交管部门有关人士认为公交专用道至少目前不会有变化。

交管部门介绍,按照当初的设计思路,隧道开

通后,在南北向车流量大增的同时,沿线交叉路口进出的车流量也将大增。从开通以来的这段时间来看,情况确实如此,在路口左右转的车子很多。为此,交管部门在调控信号灯的时候,便进行了特殊的设置,在大多数路口,在直行绿灯放行一段时间后,右转弯灯也同时放行,以此减少右转弯车辆排队压力。事实证明,这种信号灯设置方式,至少目前是合适的,有效缓解了该路段车辆排队现象。交管部门表示,在这个情况下,如果将公交专用道设置在最右侧(路口),右转弯道放在右侧的第二股车道,那么,必然会影响右拐社会车辆的通行。

交管部门表示,按照目前的这种设置方式,社会车辆和公交车在靠近路口不远的路段内,必然出现交织,因此,交管部门允许社会车辆在20米左右的范围内借用公交专用道,但提醒社会车辆务必谨慎慢行,并确保公交车优先通行。

本版撰文 快报记者 郑春平 尹晓波 鲍铭东 田雪亭 毛丽萍 本版摄影 快报记者 顾炜

■疑问二

专用道空荡荡,能不能给出租车用

自城东干道设置了公交专用道以来,公交部门叫好声一片。

58路队长告诉记者,专用道投入使用以来,58路单边运行时间由原来的1小时15分钟缩短到55分钟,足足节约了20分钟,大大提高了车辆运行效率。但是,公交专用道在多数时段比其他几个车道空闲得多。早高峰时,在大光路路口,其他车道排起了长队,像蜗牛一样爬过红灯时,公交专用道却只有两辆公交车,而由南往北的公交专用道更是一辆公交车都没有。

据了解,沿着城东干道从始至终的公交线只有3条,58路、40路及南金线,其他均是借道一段,比如93路。正在等候过红灯的私家车主张师傅告诉记者:公交专用道高峰时公交车专用大家没意见,但平时其他路段堵塞严重,公交专用道连车影都没有,大大影响了道路的使用效率,应该加以调整。的哥姐们也有抱怨,出租车也是公共交通的一个补充,也应享受准公交待遇,全国文明出租车司机田希霖就多次建议过让实载出租车借用公交专用道,提高公交专用道的使用效率。

回复:不行,否则影响快速通行

对于“有时公交专用道空荡荡,造成道路资源闲置”的说法,南京市交通规划研究所专家表示,对出租车放口子目前要慎重考虑。

这位专家表示,虽然公共交通可以泛指包括公交车、出租车、旅游车在内的一些载客能力较大的车辆,但是南京的意图还是“公交专用道主要考虑给公交车巴士通行”,不希望对出租车放行,因为南京出租车数量大,带客人最多也只有4个人,如果“挤入”公交专用道的话,万一出现任意路段的停车带客现象,会对运能容量大的公交车造成“威胁”,非常不好管理。因此,公交专用道暂时还没有考虑放行出租车。

“在部分时段,公交专用道上的车子较少,这是事实。但这并不说明公交专用道就是闲置了!”交管部门在接受采访时表示,以前南京设置的公交专用道,借用了单行线的一定便利条件。但在龙蟠中路上设置的这条通道,才应该是真正意义上的公交专用道。

作为确保公交车优先通行、提高公交车运行效率的一条专用通道,它肯定不可能永远都是繁忙的,更不可能是一辆接一辆通行的,否则很难发挥其快速作用。交管部门强调,在加大对社会车辆占用公交专用道查处的同时,也会对公交车占据社会车辆通道的行为严惩。

昨天,一位社会学专家在接受记者采访时表示,近年来公交车“上座率”逐年下降,和道路拥堵,公交车太慢有关。开设公交专用道,让公交车跑得比私家车快,公交专用道比其他车道空闲,正好起到了很好的引导作用:让市民体验到公交的方便快捷,从而放弃原有的出行方式,减轻道路拥堵,减少环境污染。现在公交专用道的闲和其他车道的堵,是我们在实施“公交优先”过程中付出的必要成本,随着坐公交的人越来越多,开私家车上下班的人越来越少,相信将来会有一个合理的平衡:公交专用道不会闲得慌,其他车道也不会堵得慌。因此,目前公交专用道必须保持公交车专用。



公交专用道空荡荡,让饱受堵车之苦的司机眼红