

苦等60秒还是过不了马路 行人就有可能扎进车流闯红灯

专家建议:“步行交通”需要做信号灯和公交站点等系列改造

今天是第五个“中国城市无车日”。昨日在南京举行的2011年中国城市规划年会上,步行交通、低碳交通备受专家和媒体关注。滚滚车流中,慢车道少了,人行道窄了,甚至没了。怎样让步行更加“愉悦”、更加安全?南京市城市与交通规划设计研究院史桂芳提出,现行城市过街通道设置、信号灯设置等很多地方不合理,都需要“手术”。

□快报记者 毛丽萍

现象

行人过街通道布局不合理

“大家看一张图,这是苏州的一条道路,一条路两条斑马线相距仅38米,车辆从起步、提速到刹车停下有个过程,这么短的距离设置极不合理。”史桂芳称,在调查中,她发现这个绝非个例,极端的还有一条路有700米长都没有行人过街的斑马线,“这么长的距离没有,就会导致行人横穿马路。”她认为过近过

远都不合适。

目前,很多城市都在建设地下通道,包括南京。但史桂芳提出,一些过街通道无障碍水平不高,不管人行天桥还是地下通道,有的甚至根本就没有考虑无障碍通道,“推着小车的怎么走?扛着行李的怎么走?很不方便,这也导致了一些市民宁愿在车流中横穿也不愿走过街通道。”

无奈与机动车“抢信号”

昨天,史桂芳拿出了一张照片,上面显示红灯“99秒”,“为了主干道的车辆通畅,很多信号灯都是车占优势,行人过马路绿灯很短,有时一个灯都过不了,困在车流中,等待下一个绿灯,你看,这个99秒,如果没过去,那就要两个灯,有可能是200秒,行人的忍耐度是多少?”她说,有调查显示是不超过60秒,“超过60秒,行人就会闯红灯。”在国内,不管是骑车还是步行右拐都会与机动车抢信号灯。

据介绍,国外的交通信号设

置要建立在大量调研基础上。有资料显示,德国人忍耐红灯的极限是60秒,英国人是45秒,这些国家的红灯时间绝不能超过市民忍耐的极限,但记者没有查到中国与此相关的全面调研。史桂芳提出红绿灯设置长短,要有一个“最佳等待时距”,就是应该通过实验证明,人对于等待红绿灯所能忍受的最长时间,而且务必在设计红绿灯等待时间时,将时间保持在最佳等待时距以内。否则,让行人超出忍耐极限而遵守交通规则是非常困难的。

公交站点设置也不合理

乘公交,市民难免要步行,甚至过马路,但是很多市民发现,有时到马路对面乘公交或者换乘极不方便。

“公交站点设置不合理,与斑马线隔得太远。”史桂芳称,在调查中,她看到一些市民通过斑马线过马路后有面对的一截绿岛或者干脆是一段栅栏,市民必须贴着路牙走个几十米才

能到公交站台,这种设置是不可取的。

她建议,公交站台与斑马线最好“尾对尾”设置,“平面过街设施一般应先在交叉口设置行人过街横道,然后根据交叉口间距、道路性质、沿线两侧大型交通集散点及公交停靠站的位置等综合来看,最终确定平面过街通道的位置。”

建议

必要时设中央隔离带

专家还建议:多采用颜色,醒目区分;4车道以上要设置行人安全岛

怎么让市民安全过马路,史桂芳认为在保障行人安全的前提下,优先考虑平面过街设施。如果没有这个条件,那么应根据路段交通量的发展趋势,综合考虑可达、便捷、安全等需求确定立体过街设施设置的必要性,在建设立体行人过街设施的同时,应采用中央隔离带将双向车流分隔,阻断行人穿越马路的可能。同时,在道路交叉口、道路沿线设有车辆出入口、行人通行带设有切坡的,应设置人行道桩,有机动车辆经路缘石进入行人通行带现象的路段,应沿路缘石内侧设置人行道桩。

当行人和非机动车共用空间时,宜采用不同铺装或绿化隔离带。史桂芳称,这个时候行人斑马线甚至可以用大红色或者红白相间。而安全岛周围的护栏晚上也可采用一些灯光照明来提醒。

“路段机动车道达4条时或人行横道长度大于16米,设置行人安全岛。”史桂芳还建议城市快速路及设计车速不低于40公里每小时的主干路上,应设中间分车带以分隔对向交通以禁止行人乱穿马路。而在企事业单位、商场、旅游景点、文体娱乐场所,居住区及其他人流量大的路段还要设置行人过街信号。



行人与机动车的路权之争是目前城市交通中存在的普遍问题 (资料图片)

专家观点

国内城市“低碳交通”非常缺少“中间层”

东大交通学院院长王伟直言,轨道交通不是城市主体公交,目前国内城市最缺少的是介于公交与地铁之间的“中间层”,例如BRT,应该大力提倡。

低碳交通要规划来支撑

昨天,美国能源基金会北京代表处交通项目主管何东全认为,小汽车本身的拥堵是没有办法避免的,现在最重要的是有手段地进行控制,“通过规划手段布置城市空间,可以通过步行来解决,这是不产生碳的。我觉得从总规的层面就要提前规划。”

对此,中国城市规划设计院副院长杨保军也认为,仅靠修路、建立交等解决堵车,这条路根本走不通。他表示,实现低碳交通的第一前提就是规划设计,“低碳交通,不该仅仅停留在理念上,应该落实到具体设计标准上,这恐怕是我们要好好思考的问题。”

生活观念和习惯要改变

昨天,就有专家调侃,现在有的市民到哪都离不开车……“很多人似乎已经习惯了这种方式,不适应出门没车的生活了。这种生活理念和行为要改变。”杨保军称。

对此,王伟表示,中国向来就有“自行车”王国之称,如果住房与单位很近,那么他建议自行车或步行都是不错的选择,“12公里以下,骑自行车都是很合适的。”不过,他也直言,现在城市变大了,不一样了,“每种交通方式的存在都是合理的,需要指出的是,城市的发展要给自行车留有合理的空间。”

去哪里,根据路程远近,选取合适的出行方式。不过,专家们直言如何增加公共交通的吸引力也是个问题。

城市交通缺了“中间层”

昨天,在“问诊”城市交通时,王伟毫不讳讳地说,“现在我们的公交正在走向极端,从最落后的地面公交,一下子跃到最先进耗能的地铁轻轨,缺了一个中间层,我把中间层定义为主干公交,或者主体公交,因为地铁轻轨建设很慢,成本很高,一个城市不可能以此为主体,而地面公交运输效率很低,中间层就该成为主体。”

王伟认为,这个“中间层”应该是个多元化的发展,“地面公交、快速公交、轨道交通,这个BRT形式有很多种,包括导轨公交、国内很多城市做的BRT,包括正在做研究的通过交通管理提高通行效率的绿波公交,这是很宽泛的BRT,我们应该把这许多交通模式都用起来,形成多元化交通模式,那公交就发展了。”

交通缺少法律法规

公交优先、低碳交通,怎么来保证?昨天,江苏省城市规划设计研究院总工程师黄富民感慨,目前中国交通法律法规很少,除了《道路交通安全法》《公路法》《铁路法》以外,还有一个靠点边的就是《城乡规划》,“就城市内部交通而言,法律法规是缺失的,我们只有技术标准。”

他称,如何优先发展公交,怎么保证公交优先,没有法律法规的支撑是很难的。“据我了解,周边国家有《道路法》《公共交通法》,而我们都没有,目前只有个《公共交通条例》,还处于草案阶段。”

展望

南京市城市与交通规划设计研究院院长杨涛:未来南京50分钟可到达周边城市

“山水城林”的布局,对南京交通规划提出很高要求。昨天的规划年会休息期间,杨涛接受记者采访时表示:南京不需要“摊大饼”,而是应该成为山水融合的城市。

杨涛表示,南京以此规划了轨道线网的布局,在规划的17条线当中,既有地铁线,又有城市快线。此外,还考虑了延伸到都市圈的轨道交通,未来南京与周边城市能够在50分钟左右到达。到时候,南京的轨道线网可以跟巴黎、伦敦、东京这样的大都会来媲美。

谈到过江难,杨涛认为,跨江交通是南京发展的前提。南京的空间资源除了江南还有江北。江北的西北地区有非常好的生态环境,农业资源也很好,同时也有大量的用地空间,是江北发展的新中心;而在东北地区,又有以钢铁和石化为主的集中地,同样是南京不可分割的一部分,“江北承担着向苏北、苏中、皖北等地区辐射的功能,江北不发展,就很难承担起南京的辐射功能。”

不过对于现在江北市民到江南,还是习惯从大桥过江的问题,杨涛认为,主要还是因为区位,现有的几座桥及纬七路隧道都没办法取代它。

“所以纬三路过江隧道的建成对缓解过江难会有革命性的意义。”因为纬三路过江隧道距离大桥只有3公里的距离,连接江北珍珠泉、高新技术开发区,和江北快速路连接后,它和大桥非常相似,在江南更加接近新街口、鼓楼,又和玄武湖隧道衔接。此外,跨江的地铁3号线和10号线也将在青奥会前建成,这对普通的江北市民的出行来说更加方便了。

快报记者 孙兰兰