

行道树开权过低 公交车遭遇“转弯进站难”

快报调查 | 南京法桐的枝桠随着道路的“长高”越变越矮
中华路、长江路、珠江路成了公交行车的“尴尬区”

南京的60路公交车行驶途中总免不了有一段“尴尬”:到了长江路与洪武北路交界的路口,由西向南右转弯时非得小心翼翼,这都是为了避让路边法桐伸出的枝桠。因为无法行驶在最靠边的右转弯道上,公交车只能借用直行车道,然而,这时候的直行道却又是红灯,这个弯该怎么“转”,就成了大问题。

其实,60路公交的遭遇并非个例。“林荫大道”是南京独有的魅力,然而随着城市的发展、道路拥堵的加剧,部分路段的行道树对公交车的影响也越来越大。这两天,快报记者对此展开调查,发现中华路、长江路、珠江路成了公交行车的“重灾区”。如何“两全其美”,相关部门正在着手研究。

□快报记者 鲍铭东/文 路军/摄



陵园路边,法桐枝干直立向上,既美观又方便公交车通行



中山东路上,行道树的枝桠分叉都比较高,公交能在两边车道行驶

公交遭遇

为行道树让路,双层公交退出主城

昨天,记者在长江路上走了一圈,发现不少行道树伸向快车道的枝桠开权都比较低,尤其是人民大会堂附近的几棵树,枝桠高度只有2米出头,为了避免撞树,公交只能选择中间车道行驶。

在68路长江路站,不少进站公交为了避让过低的枝桠,甚至不敢太靠近路边停车上下客,只能靠路中一点进站,尽管这样会影响到其他车道的车辆。在长江路与洪武北路交界的路口,60路由西向南转弯时遇到的问题更明显,要是走右转弯道,车身非擦树不可。对此,很多公交司机都希望能将这条路上的树枝修剪一下。

其实,长江路上公交车右转借道并非独有现象。一位公交司机告诉记者,白下路上30路公交车由东向北右转弯时也得借直行道,否则很容易碰撞到树枝。除了迫使公交车借道避让,一些公交站附近的树枝也导致公交车进站靠不了边。2路公交车司机张师傅告诉记者,由南向北行驶,停靠长乐路、三山街等几个公交站时都存在这样的问题,像长乐路公交站旁的一

根大枝桠,去年冬天就被一辆33路公交车撞断。

据了解,公交车一般车身在3.25米以上(顶置天然气的公交车车身更高),一般需要3.5米高的空间才能通行。如果是双层公交车,那空间要求就更高了,所以交管部门要求双层公交退出主城,为行道树让路。



◀为避让枝桠,右转的60路公交车只能借用直行车道转弯



◀人民大会堂附近的几棵树枝桠高度只有2米出头,公交只能选择中间车道行驶

快报调查

最低开权2米不到,行人也受影响

针对主城多条路段的行道树影响道路通行的情况,记者进行了初步的调查摸底,发现除了长江路,还有不少路段都有类似的情况,主要影响的树种是法桐,还有部分槐树等。这些道路绝大多数都是双向4车道,而且慢车道与人行道混行,通行条件本就比较差。

中华路:影响最严重的路段之一。从内桥向南,不少法桐的树枝都比较低,开权在2.5米左右,通行高度只有3米,仔细看,有的树枝上有明显的碰撞伤痕,包括车身上的油漆。为此,公交车进站时只能停在两条车道的中间,因为靠边就很容易发生碰撞,可这样却导致外侧车道的车辆受影响,有时甚至被迫挤到了反道上。

珠江路、长江路、升州路、白下路:行道树开权普遍都是在2.5米左右,像莲花桥等公交站附近,公交进站也都会受影响。

北京东路:情况稍好,可在公教一

村附近也有多棵法桐的树枝高度不足3米,横向伸展的现象比较严重。在与城东干道交界口附近,公交车为避让一棵树枝压向路中的法桐,先要打方向换到中间车道,然后才能向外侧变道准备进站。

中山南路、中山路、中央路:通行情况好一点,主要是这几条路上的法桐与快车道之间有慢车道和隔离绿岛,不过,在珠江路北站等港湾式站台上,由于没有慢车道缓冲,公交车还是难进站。在新纪元大酒店附近,几棵行道树的开权2米都不到,行人经过都可能受影响。

中山东路、汉中路、中山北路:这些路段有慢车道隔离缓冲,但慢车道与快车道之间的绿岛上也种有一排法桐,不过这里的法桐枝干大多经过修剪,对公交车影响不大,只是在中山路内公交站附近因为开权只有2.2米左右,会影响公交车进站,在卫桥到卫岗大坡前一段,也有类似的情况。

几点疑问

1 行道树开权有无相应的标准?

法桐等行道树培育有个周期,绿化部门对行道树开权有无相应的标准呢?记者昨天联系了南京市城市管理局绿化管理处的李铭处长,他表示,长江路上的这些法桐都是解放初期栽的,当时这条路上没什么机动车,车辆自身的高度也低,这条路树权普遍较低,最低的约2.5米,不像现在种的行道树,树权标准一般在3.5至3.8米。另外,以前这条路两侧的快车道都是自行车道,所以开权低对通行也就没啥影响。后来,将自行车道与人行道混行,原自行车道改成了快车道,于是公交车靠边行驶就有点困难了。

专家解密

开权低的树枝是怎么形成的?

解答:城市路面在“长高”,车辆也在“长高”

既然开权标准是3.5米左右,为啥不少路段达不到这一标准?这些开权低的树枝是怎么形成的?据李铭分析,造成行道树开权太低的一大原因就是修路抬高了路面,相对的开权也人为降低。他解释,每次修路后路面一般会抬高7至12厘米,如珠江路就是一层一层的加高路面。他们曾做过试验,挖下去1.5米还看不到基础层,甚至地下一层一层的路面都能分析

2 为何中山陵的法桐开权会很高?

在通往中山陵的陵园路上,记者看到这里法桐的开权基本上在3.5米左右,而且树分叉后笔直向上,对道路行车基本没影响,双层公交也能通行。

为何树权不能像陵园路的留高一点?李铭表示,由于根系的原因,高于4米开权的树容易倒,不易成活。像中山陵附近的法桐,都是直接种在泥地里的,根系很深,生长得比较好,开权高一些也不会失去平衡,不会头重脚轻。而主城区的行道树,由于根系无法深入地下,还受到管线等影响,不容易“站稳”,因此开权就不能留高。

出是哪次修路留下的。由于路面逐年因修路而抬高,枝桠也就显得开权越来越低。据李铭介绍,因为外地集装箱车违规驶入,珠江路上一天曾有4棵法桐被撞断,而长江路上的法桐也同样屡屡受伤。

开权低的另一个原因是慢车道被挤占,加上车辆本身也在变高,这也导致这方面的矛盾越来越凸现,绿化部门对此也很困惑。

树权碍事能否加以修剪让道?

解答:由公交部门将影响行车的树枝问题汇总,再打报告要求修剪,城市管理局绿化管理处经过论证后上报市政府批准实施

树权碍事,能否加以修剪让出道来?李铭表示,15厘米直径以下的树枝修剪不会有什么不利影响,但长江路上很多“碍事”的树权直径在20厘米以上,一旦锯断很可能烂出空洞,现在只能采用封堵伤口的做法,但存在争议,最好的办法是用环氧树脂封堵,可成本太高,只能用在古树名木上。另外,修剪树枝还得对称修剪,否则树会站不稳,遇到大风容易倒,伤口大了也会腐烂,树容易死。

法桐等行道树已经成为南京的城

市符号之一,市民对它有很深的感情,相关部门也不敢轻举妄动。“我们是树木的管养部门,不好自己提出修整树枝的要求。正常的做法应该是公交部门将影响行车的树枝问题汇总出来,打报告要求修剪,我们再论证并上报市政府批准实施。”李铭说道。

记者随后将这一情况反映到公交部门,公交总公司和中北巴士营运部负责人都表示,将与各车队汇总一下相关情况,再与绿化部门沟通,共寻解决的办法。

漫画 张冰洁