

城市道路交通面面观

Views on Urban Road Traffic



编者按：城市交通论坛网友Hoper，香港人，现供职于新西兰奥克兰市政府，一名城市交通工作者。近几年来，他先后到过祖国内地十几个城市，对内地城市交通感兴趣的同进行了细致观察。其对中国城市道路交通的个人观感和疑问在城市交通论坛上引起了热烈讨论，现将其与网友的讨论发言进行编辑整理，希望奇文共欣赏，疑义相与析。

国内的一些城市有很多叫“大街”的主干路，这些“大街”单向有四五条车道，十分可观，而新西兰的城际高速路也不过如此，在某些路段甚至双向共有四车道。在过内地这些“大街”的时候，你要确保自己像刘翔一样，因为机动车会高速向你狂奔过来，要一口气穿过10条车道，少点勇气加脚力真的不行。在这么宽阔浩瀚的“大街”上，过马路竟然连一个行人安全岛也没有，当然附近亦没有隧道和行人过街天桥。另外，行人斑马线设计过宽过长，有些甚至就直接设在机动车转弯的位置，以致人车争路常有发生。

当西方国家返朴归真追求交通可持续发展，鼓励市民使用绿色交通工具(如自行车)并尽量在市区内增辟自行车道的时候，国内的许多城市骑自行车的人却越来越少了，中国应该正确对待自行车的发展问题。

——Hoper

Hoper 对祖国的城市交通问题观察如此细致，真的很难得。我尝试从背景、产生原因以及目前的对策等方面做出一些解释。

第一，马路宽度问题。对于一般主干路来说，三条车道就可以了，如果多于三条的话，就应该有一条是公交专用道。实质上，一些城市修建了许多红线近100 m左右的道路，确实是一个极大的浪费。这应该是一些官员所谓百米大道的城市形象工程。他们的理解是路宽了，交通自然就好了，对交通的认识还停留在直观层面上，当然这不能全怪领导干部。

第二，交通安全问题。行人过街的安全问题也是

第一个问题的连锁反应，马路宽了，行人过街时间自然就长了。中国目前还没有一个交叉口设计规范，规定斑马线应该怎样画(例如，规定要垂直道路，保证最小距离，空挡距离至少满足一辆右转车的长度等)。相关规范目前正处于征求意见阶段，里面也有关于安全岛的说法。城市交通安全是有目标的，一般用万车死亡率，如现在北京万车死亡率是7，规划2020年降至2。

第三，自行车问题。中国以前是一个自行车王国，现在大多数城市居民使用自行车的比例仍然不低，但城市地貌、气候和规模对其有一定影响。像广州、深圳以及一些南方中小城市，由于气候炎热，经济发展快，自行车出行比例较低，摩托车出行大量增加，这不是一件好事。北方平原城市自行车出行比例很高，在一些中小城市可以达到50%以上，那是由于城市尺度小，自行车合理的通行距离可以覆盖到城市的大部分地区。在一些特大城市，像北京、天津、上海等，城市尺度大，北京中心城区1 088 km²，上海也有800多平方千米，自行车无法满足长距离出行，因此自行车出行比例会有所降低，约30%~40%。中国城市对自行车确实存在着一些偏见，以为物以稀为贵，自行车多了就不注意保护，北京的自行车行驶环境恶劣，上海在主要干路上禁行自行车。交通秩序乱了、道路不够用了，公交坐的人少了，都归罪于自行车。实质上，自行车是中国交通最为宝贵的资源，若要避免走发达国家的弯路，自行车是一个法宝。

客观的说，交通工程、交通规划的观念进入中国不到30年，机动化、交通阻塞给中国的冲击才不过10

年,我们(决策者、研究者、交通参与者)对交通的理解仍然很肤浅。

——江湖刀客

Hoper 观察到的这些问题在我们的城市中十分普遍。如宽马路、低密度,对行人交通的漠视,道路交通功能紊乱等等。造成这些现象的原因相当复杂。大致有以下几个方面:一是,城市规划、交通工程理论的落后;二是,有素养的专业人才的严重短缺;三是,城市建设决策体制机制问题;四是,交通管理的理念落后等。前两点,从1949年建国以来,直到一二十年以前,尤其文化大革命10年期间十分突出。今天城市道路交通所表现出来的许多问题从那些年代已经遗留下来,要转变需有相当长的时间。这两个症结性问题在今天已经得到大大改变,规划和交通理论的研究进展、学科的融合正在向期望的方向发展。专业人员和非政府机构正在努力进步,而且在通过各种途径来给政府建言献策或给他们培训、示范。而后两点,同样是造成种种交通问题的根源,而且更为关键。目前还远没有得到令人满意的改善。因此,希望更多有责任感的专业人士,尤其是权威的专家、教授们,一方面要一起来大声疾呼,另一方面也是更重要的,希望不要太过专注于自己的专业领域和研究,要更加主动争取介入各级政府、立法机构和管理第一线,用所争得的决策权、执行权,发挥专业才干,做出真正有说服力和示范性的案例。我想,这样做,比大家在学术界、讲堂上讲千言万语强得多!

——Mikecaln

自行车交通是中国交通系统的一个显著特征,好比四合院,好比胡同。一段时期,它们代表着落后、脏乱差,四合院拆了不少,胡同没了不少,回过头来又要保护它,因为它是我们独有的,是我们的文化遗产。大多数到过北京的外国朋友,对北京印象深刻的并不是高楼大厦,也不是宽阔的马路,而是那些有历史记忆的东西,像胡同、像四合院,这些曾遭到我们破坏的东西。自行车之于交通,有如四合院、胡同于城市,是我们的特色,是传统文化,是外国学者们对中国交通最感兴趣的東西,现在我们不仅不保护,而

且对其进行破坏。北京的非机动车行驶环境恶劣,大家有目共睹,机非混行家常便饭,机非争道现象更是普遍。我们是该想想未来的自行车怎样使用的问题。

——美伢

目前,执政者的意识决定发展,包括交通问题。交通规划、设计的方案往往是几个政府部门的领导干部们就可以决定,一些设计部门习惯了领导意识决定方案的做法,往往在做方案时就顺着领导的意见,已经不用心去研究去设计。因此,政府的职能需要转变。当然规划设计的标准规范过于滞后,政府管理部门职责定位缺失,需要一定的时间去改变。但是作为交通规划者还是要坚持公正、科学、严谨的立场。

——sun

我国交通工程是随着张秋先生回国宣讲得到快速发展,因而理论方面都是借鉴国外经验,在规划、设计、建设、运行、管理等方面都是国外模式。但我国城市交通的主要特点是机非混行,目前国内专家逐渐意识到不能照搬国外的理论,会给非机动车使用者和行人这些弱势群体带来危险。于是,提出了“以人为本”的思想,这个“人”也包括驾驶人。“以人为本”思想主要是为了解决弱势群体在交通方面不能获得与机动车同等权利这个问题的。

——dunne

交通系统设计“以人为本”涉及以下几个方面:第一,交通系统各种设施的规划与设计,应满足最广大人民的利益,满足多数人的需求,不是仅仅满足少数人的需求,当然设计更应该考虑到弱势群体的需求;第二,体现在道路设计和交通组织方面,应该有“宽容性”的设计,即允许交通参与者犯一些错误而不致酿成大祸,如在道路的安全设施设计,交通信号灯配时中的全红清空时间等;第三,在交通的便捷性上,无论是枢纽站的建设,还是各种交通方式的转运,应考虑无缝衔接,减少出行人的不便;第四,交通所带来的危害,如噪音、尾气等,应通过各种手段限制在最低层面,保障人们的正常生活与健康。

——Jandy