

以北京为例谈中国城市规划中的交通问题

北京是中国的首都,也被戏称为“首堵”。车辆多是一个原因,城市规划不合理是另外一个原因。中国很多大城市的交通也或多或少的存在着与北京相似的情况。现就我们的一些观察提供给大家参考。

1 以大城市为中心的辐射道路网把城市变成了车辆集散中心

以北京为例,从北京起始的有京广、京藏、京沈、京昆等十几条高速公路,另外还有一些低等级公路。粗略算算这些道路上的车流量,就可估计出每天有多少外地车辆要经过北京市区。对于本身交通就已经很拥挤的大城市而言,一般不会把自己放在一个交通网络的集散节点上,而是只用一两条高速公路来连接城市与国家的交通网络以保证人流物流的畅通。即使如此,也一般会在城外为过境车辆修一条绕城环线,让不需要进城的车辆绕城而过。但我们的主要城市不光把自己放在了蜘蛛网般的路网中心,而且每一条高速都和一条市区的主要街道相连接,也就是说,这条路城里是街道,城外才是高速。高速公路一旦变成街道,车辆的聚集效应很大,一定会造成拥堵的。

2 地面环路把城市隔成了一圈圈的交通死区

北京拆掉了城墙,是为了交通方便。后来,在修城墙的地方修了二环,在原城门处建了立交桥。有了二环,人们可以环“城墙”跑车,但内外城的交通并没有被彻底打通,进出“内城”还是得经过那些桥型的“城门”。修二环的时候北京车辆不多,二环作为城市景观并没有太大的不妥。但可怕的是,北京修了二环又修三环,修了三环再修四环,一直修到六环甚至七环,这是要把北京的交通环环套死。封闭型的地面环形路,只能让车辆在环路上行驶,而切断了太多的相邻两环间的道路,阻断了太多的交通。人们甚至可以把它想象成一道道新的城墙,只不过是“跑车”的城墙而已。人们从城市的一个地方到另外一个地方,先要在所在地的环内行驶,找到一个出口(立交桥),上桥再下桥,或再上桥再下桥,直至到达目的地所在的环内,再行车到达目的地。所以,环路的出入口总是不够用,而一旦出入口堵上,那环路也就成了停车场。

3 越来越宽的道路却让人和车都难通过

一条水管能送多少水,并不主要取决于管子的粗细,更重要的是水龙头能出多少水。同样的,一条道路能过多少车,并不主要取决于道路的宽窄,更重要的是道路的出入口(地面交道处)单位时间内可以通过多少车。现在城市的道路越来越宽,至少有如下的弊端。

1) 道路一宽,便不再适宜行人通过,于是便有了隔离带,成了准封闭道路,行人便被集中到两端的红绿灯口。倘若两个路

口距离很长,那么不光给行人带来不便,而且在路口聚集的行人数量也会相应增多。

2) 道路宽了以后,行人通过路口用的时间变长,单位时间内通过的人数相应减少。相信大家都有这样的经历,绿灯一亮行人就要赶紧走,但有时人还没到达路的另一边灯就已经变红了。城市道路规划首先是要保证人的通行,而且要考虑老人、孩子和残疾人,机动车辆的通行是第二位的。行人过不去,自然会抢道,造成中国式的过马路,既存在安全隐患,也影响了车辆行驶。人行不畅通,车行也是不会畅通的。

3) 宽大的路口车辆通过相对困难,单位时间内通过的车辆也会相应减少。在北京,很多路口左转的车辆要先开到路口中间,然后停下来等指示灯再行通过。在等待时,倘若前面的行人没能及时通过,或直行的车辆不能把路口腾出来,就会和侧面行驶的车辆一起形成堵塞。

所以,倘若不能针对上述弊端对路口加以改造以增加单位时间内人和车的通行量,街道越宽,交通就越不畅通。

4 封闭小区占用了许多城市道路

大量的封闭小区会占用或阻断城市道路,是一个大家都看得见的问题。最近政府部门要求不再修建这样的封闭小区,相信会在一定程度上改善城市交通状况。对于现有的小区大院,鉴于拆墙修路一般会伤及小区内住户的权益或影响大院内单位的运作,建议以封闭形式在较大的小区或大院内建造地下或高架通道,或把过大的小区改建为几个较小的小区以改善当地的交通状况。新的大型封闭小区是万万不能再建了。

笔者曾在2008年随国务院侨办海外专家咨询委员会考察北京的地面交通状况并就此向有关部门提出了若干建议。这么多年过去了,北京的地面交通仍然没有得到改善。更为糟糕的是,全国各地多以北京为样板进行城市道路规划,很多城市(甚至很多县城小镇)都在修建多车道的穿城大街和一圈圈的环路,把本来不错的城市交通建得不堪瞩目,不能不说是城市规划的一大失误。对此,再次呼吁各级政府站在行人和普通驾驶人员的位置上认真审视目前的道路和交通规划,不要再重复以前的不当规划,而是要将改善城市的交通能力和水平落到实处。

文/杨秀生

作者简介:美国康涅狄格大学教授,康涅狄格气候中心主任,康涅狄格州华人教授协会主席。

(责任编辑 王丽娜)