

保畅通 郑州在行动

道路拥堵已成为亟待解决的问题,要加快建设交通基础设施,现在还要组织疏导。——卢展工



开车时,觉得非机动车占机动车道,很反感 骑车时,觉得非机动车道给得太少了,很无奈 不同的方式,同样的线路,网友“八大山人”有了心得: 机动车、非机动车互相抢道,车流过路口瞬间膨胀 交叉路口通行效率低成拥堵原因



非机动车,对一定群体来说是刚性需求,由于慢车道设置的问题,非机动车驶入机动车道成为普遍现象。晚报记者 周雨 图

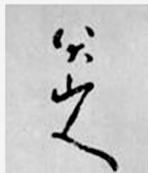
“在交叉路口,被压缩的非机动车流突然膨胀。其后果就是造成交叉路口的通行效率极其低下,拥堵必然。哪怕之前的机动车道再宽,没有路口的顺畅通行,一切都是白搭。”

这是网友“八大山人”10月9日早晨骑行后的感受。

从中原路桐柏路口到中州大道农业路口,11.9公里的路程,10月8日他开车用了1个小时,10月9日他骑自行车用了30多分钟。

随后,他在网上发了篇《晨骑西东 献策交通》的帖子。

“八大山人”八靓句



28 关注 | 27 粉丝 | 162 帖子

八大山人 钻石元老

积分 10725

注册日期 2010-11-24

发私信 关注他

- ★开车时,觉得非机动车占机动车道,很反感。
- ★骑车时,觉得非机动车道给得太少了,很无奈。
- ★开车时,在路口,总是小心慢速通行。
- ★骑车时,过路口,很爽快。
- ★其实矛盾的造成,不是机动车与非机动车的矛盾,而是,交通规划的大问题。
- ★以车为本,不如以人为本。
- ★路权本应平等。
- ★哪怕道路不宽,如能合理配置、各行其道,交通状况,必有改观。

两大问题,他给出观点

一、城市道路规划的出发点是什么?

是轿车优先、公交优先,还是非机动车优先?

据网上数据显示,郑州市区机动车占75万辆,加上外地车10万辆,总计85万辆。而郑州市区共有道路737条,所有道路合计长度为1232.3公里。

按5米车长计算,85万辆机动车首尾相连,就可以将市区的道路“覆盖”近4圈。

郑州市区的外来人口总量2010年为306万人,而目前郑州市区户籍人口共301万人,郑州市人口密度仅次于北京、上海、广州等一线城市。

城市道路规划的出发点,如果是为了机动车更加便捷地出行,而不断地修建机动车道,那么,修路的速度永远也赶不上机动车增长的速度。

城市道路规划的出发点,应当以城市总道路面积除以出行人群总量,计算出个人可使用道路面积,继而整体规划道路。

二、现阶段如何减少交通拥堵?

综观国内外经验,城市交通拥堵是城市发展的必然,也是必经阶段。在公共地铁等交通工具尚未完善,个人把驾驶机动车作为生活水平提高的标志,购车需求仍然旺盛的情况下,交通拥堵问题,不可能一蹴而就。

某些区域的机动车单行、限左,可以解决部分问题。但是,不解决非机动车与机动车混行的问题,不能缓解拥堵。

非机动车的道路设置,在很多路段并没有重视。

可以看到,合理设置非机动车道的路段,交通状况较好,如郑东新区;市区如花园路,靠大量协管员的配合,才得以保证各行其道。

拥堵的产生,其实在于路口的通行效率,在于瞬间的人车混杂。

观察了很多路口,三车道的机动车,过红绿灯路口后只能保证一车道相互争抢通行,效率非常低下。

建议,学习北京的经验,部分合适的路段加宽非机动车道,尤其在路口,不要形成非机动车道的压缩及瞬间膨胀通行。

网友“八大山人”文/图 (请网友“八大山人”到晚报领取100元稿费)



“八大山人”的行走路线



由于涵洞下坡慢车道偏窄目机动车随意占据非机动车道,使得非机动车上快车道行驶,交通节奏瞬时变慢。



原本宽敞的慢车道,又分了一半给机动车。



在交叉路口,被压缩的非机动车流突然膨胀。其后果,就是造成交叉路口的通行效率极其低下,拥堵必然。

平面交通 人车“混行”

昨天,记者在农业路由东向西方向,开车实地感受了一下网友“八大山人”所说的问题。

市民说“走机动车道也是逼的”

下午4时30分,发现状况一:以路沿石为分割,机动车道、非机动车道在下,人行道、盲道在上,非机动车和机动车在一起行驶,沿途没有隔离栏,只有到了路口才有隔离护栏将其暂时分离。

4点40分,花园路农业路口,发现状况二:虽然此处有隔离护栏,还有大量协管员,能保证各行其道,但是在路口转弯的非机动车,会在转了半个弯后,停在机动车道上等待下一个绿灯,这严重影响了路口右转机动车的通行,通行效率低下。

4时50分,农业路文化路口,发现状况三:路口也有隔离护栏,但是直行信号灯一放行,刚过路口,三个车道的机动车和旁边的非机动车开始争抢通行,有些非机动车绕过隔离护栏直接驶上了机动车道,后边的机动车只能跟着,造成通行缓慢。

平时骑电动车经常从此路过的市民石先生说:“我也想按规定的车道走,可是路口太窄,人、车又多,逼着你走机动车道也得抓紧往前走,总不能停那儿吧。”

在农业路嵩山路口、地下道等路段均是人车混行。

两种车互相占道

农业路政七街交叉口东南侧,农业路文化路交叉口向西农业路段南北两侧,均有机动车停在非机动车道上。骑车人从此经过基本都是绕着走。

由于机动车“占领”非机动车道,很多骑车人只好在机动车道与汽车“竞争”一席之地。

住在农业路边的居民刘先生说,空闲时间里,机动车和非机动车基本上还能各行其道,“本来中午、晚上上下班的人就多,停在路边吃饭的人也不少,大家就只剩下中间的机动车道可以走了。”

交警意见:发展立体交通解决问题

昨天下午,就以上问题,交巡警五大队杨华民警官回答,每天上下班高峰时段路口出现电动车、行人、机动车相互挤的问题比较严重,仅仅靠隔离栏是不行的,首先还是人们的交通意识问题,即使用隔离栏将机动车道和慢车道隔开,还是有不遵守规章的行人或机动车在路口中间穿行,甚至翻越隔离栏等。

其次是基础设施问题,现在郑州市区基本上都是平面交通,要想改变人车混行拥堵问题,应该向立体交通过渡,多建立天桥、下穿隧道等立体式的交通,立体交通基本上都是人车分道隔离的,行人违章也翻不了立交桥,可以有效解决人车混行拥堵问题。

晚报见习记者 何涛