

扶助、保护城市交通流弱势群体

李兴华 杜 萍

一、 简析城市交通流弱势群体成因

旧城改造的城市道路，受临街建筑物的制约，较难拓宽红线宽度，为适应城市交通量增长的需要，在道路横断面构成中往往采取增加机动车道路宽度，缩减人行道或非机动车道宽度，减少道路绿带总宽度等方法来解决问题，主次干路人行道、非机动车道偏窄，行人、自行车同道混行，虽然机动车畅通，但致使步行交通、非机动车交通混乱、滞流；城市道路与铁路专用线交叉口只有机动车道路或非机动车道铺装路面，人行道或非机动车道不铺装路面，行人或非机动车通过道口，只能借道机动车道通过，交叉道口路段形成瓶颈；人行横道两端不通畅，被分车绿带、行道树绿带隔断，地面柱杆干扰，人行横道出入道路交叉口处常被设置的栏杆减少行人通行有效宽度等。

如若从城市交通流动体在道路上运行的速度，为自身安全主动避让对方程度来排序，车流中非机动车是弱势群体，车流、人流中行人是弱势群体，机动车流、非机动车流和人流中人流是最弱群体。现代城市交通机动车在保障城市生产，方便市民生活，促进经济、社会发展等的的作用越来越明显、重要，机动车流是城市交通的主流；城市是人口规模地域的聚集，在人们出行的起始段、终端段均得步行，人流是城市交通流的基本流；城市市区常短距离步行出行或以自行车代步，在小城市，部分中等城市尤其适合自行车交通，在大城市从居住区到公共交通换乘点也常使用自行车，可以说，非机动车流

是城市交通不可缺少的辅助流。城市交通系统中，公共交通、自行车交通、步行交通、货运交通缺一不可，不应以牺牲或损害城市交通流中弱势群体的利益来取得快速流动体的速度、效率，否则城市道路功能与公路有何区别。城市主次干路横断面规划设计应符合人与车交通分行，机动车与非机动车分道的要求。

二、 扶助、保护城市交通流弱势群体的对策

首先，弱势群体要加强自我保护意识，学习道路交通知识、《道路交通管理条例》等法规，在交通行为中遵守法规，服从交通警察的指挥；其次，完善城市道路交通设施，方便弱势群体；第三，加强城市道路交通管理、宣传教育工作。现仅对完善城市道路交通设施相关部分提几点意见。

1、 转变观念

从“只有增加机动车道宽度才能适应交通发展需要”转变为“合理布设道路网络，辟通主次干路两侧次干路、支路，分流交通流，使城市交通既畅通又可达”的观念；从“机动车道优先”转变为“机动车道为主，兼顾非机动车道、步行道”的观念；从“交通优先”转变为“交通环境并重”的观念。

2、 单体服从整体

拆除有碍城市交通临街单位围墙以及建筑物，后退红线重建，辟宽人行道、非机

交通论坛

动车道，一时难以拆除的建筑物，不准装修，待改造重建时后退红线。

3、按照建设程序，遵守国家、行业标准规范

新建、改建道路要按照建设程序进行，遵守国家、行业标准规范，依据道路功能，交通量精确计算，合理设计人行道、非机动车道以及机动车道宽度、绿地率等。亦可分别设置单向行驶车道、专用车道。

4、步行道系统化

人行道、人行横道（地道、天桥）要保证行人交通安全和交通的连续性，将阻断人行横道的绿带等处建成通道，迁移干扰通行

的地面柱杆、护栏等，使主次干路人行道系统与居住区、公共活动场所等的步行道紧密结合，形成完整的城市步行道系统。

5、铁路道口处道路路面与城市道路同宽

城市道路与铁路专用线交叉、道口路面铺装宽度与城市道路宽度等同。

6、增加绿地，改善环境

充分认识道路绿地率低的现状，设法提高绿地率。为弥补道路绿地不足，亦可开辟街头绿地、道路红线外侧绿地，减少道路交通对环境的污染，改善环境，丰富街道景观。

（作者工作单位：哈密市建设委员会、哈密市市政工程总公司）

加速发展城市公交

武云甫 苗栓明 赵英

一、目前城市交通高峰拥堵的最大关键是公交比例低

城市公交滞后造成分散交通剧增，成为交通高峰拥堵的最大关键，故应加速发展公交。沈阳相继投入巨资建设一、二、三环路及其网络系统，其中仅二环路打通即以存量引资 17 亿元，去年的相应配套路口、路段的改造资金又投入 15 亿元；并在建设和完善贯通城市南北、东西的快速干道和 14 条放射路、环城铁路、快速轨道交通系统等，其中仅无红灯的城区快速道路系统即长 169km；交通事业的迅速发展和巨大效益，有目共睹。但目前突出的问题是：在日均出行超千万人次中，公交比例低至 8%，自行车则高达 62%，其余 30% 基本为轿车和步行，成为城市交通高峰拥堵的最大关键，造

成大多数人出行不便，尤其是恶劣天气。公交比例低的主要原因：不准时、速度低、服务差、候车时间长、拥挤、票价高、车况差（脏、乱、破）、运行猛（突停、突然加速等）、公交站点和站牌不规范等导致大量乘客分离，不得不选择自行车、轿车、步行。从城市交通构成的分析来看，由于自行车、轿车、步行占有的单位道路资源和交通事故率均远大于公交，所以公交比例低的交通结构明显不合理，亟需改变。从资源经济合理配置的观点来看，载量低的交通方式占据大量道路资源也是明显的浪费。从环境保护的立场来看，交通拥堵造成道路平均车速低、怠速行驶、频繁间断行驶等导致尾气排放量与燃料耗用量剧增、机件磨损大，不仅严重污染环境，也不利于可持续发展。