

民有所呼 / 我有所应

点题·爆料邮箱:mssd@xmwb.com.cn

线索一旦采用
即付稿酬

说到马路改造,难道就意味着拆房、拓宽和搞大片绿化?

交通要畅行,“毛细血管”很重要

民生
速递

市民李先生最近很困惑:“是不是说到马路工程,就意味着拆房、拓宽和搞大片绿化?”李先生比较关心上海环境热线的环评公示。他在网络上看到了自己家附近的天潼路要拓宽改建,曲阜路要辟通改建,他并非对这样的工程有异议,只是认为现有的道路工程似乎离不开“拓宽”等字眼,是不是应该量体裁衣?城市交通要有“大血管”,也少不了“毛细血管”。为此,“民生速递”请来城市管理专家,一起探讨城市的道路改造话题。



■ 马路不宽,梧桐掩映,上海很多小马路值得漫步

图 IC

因地制宜规划“造路”

上海人对小马路有特殊感情。对生活在“窄街道、密路网”的旧城区居民而言,他们通过步行,就能到达便利店、菜场、理发店、诊所等生活场所;闲暇时光可以站在街边与邻居攀谈……但由于时代的认识局限,越来越多的道路被拓宽,开辟为新的行车道路。逐渐的,小汽车开行取代了人行,城市却越发拥堵,人们交往空间也被挤压。

上海道路交通拥堵状况不断恶化,如何根据城市需求特点因地制宜规划建设道路系统?交通问题专家、上海市交通港航发展研究中心副主任李彬表示,道路交通的改善不宜局限于拓宽改建的发展思路,而应重视网络协调发展,发挥路网整体效率。

伴随社会经济发展和小汽车保有量的增加,城市道路交通的拥堵压力不断提高。目前采用拓宽道路解决交通问题的方式,通过增加道路面积实现增设车道、提高道路容量,是改善道路交通状况的有效措施。比如上世纪90年代四平路拓宽改造后,成为北起五角场、南连吴淞路的交通干道。

提高路网整体效率

路网增加,跟不上交通需求的脚步。但是,城市用地需综合安排生产、生活等其他功

能,道路设施面积不可能无限制增加。

李彬举例说,比如伦敦《交通战略2030》明确道路发展战略将转向能力挖掘,新加坡《陆路交通总体规划2013》则提出12%的道路用地面积不能无限增长、应控制道路设施建设。而根据交通领域的“当斯定律”,道路设施的增加永远跟不上道路交通需求的增长。“所以说,我们不应单纯依赖道路拓宽作为改善道路交通状况的唯一措施,而应该从系统性出发,重视道路网络的协调发展,提升道路网络的整体效率。”

李彬提出,要实现路网整体协调发展,首先要形成合理的路网功能结构。城市道路目前按功能一般分为快速路、主干路、次干路、支路等不同等级,快速路主要为长距离、快速通过性的交通服务,是大城市空间发展的重要支撑,道路红线宽度一般在40-45米,如上海的内环、中环、南北高架、延安高架等;主干路主要满足城市分区之间的中远距离交通出行,是城市道路系统骨架,道路红线宽度一般在45-55米,如上海内环内的三纵三横主干道、中山南路、延安路、江苏路等;次干路兼有通达的功能,主要承担城市分区内的集散交通并兼顾中等距离出行,道路红线宽度一般在40-50米;支路服务于各社区、工业区的出入交通和近距离出行,道路红线宽度一般在15-30米。

建道路微循环系统

一般来说,各类功能道路的合理级配为快速路:主干路:次干路:支路=1:2:2:3。但国内城市道路建设普遍存在“过度追求宽马路、忽视次支道路”的倾向,上海也面临着次支路网建设相对滞后的问题。次支道路需要为快速路、主干路等骨架道路集散交通,应保证较高的网络覆盖水平,并利用发达的次支路网配合道路单行管理措施,也能提高路网运行效率,满足道路交通需求。上海在完善快速路、主干路等骨干通道的同时,也应进一步推进次支路的建设并打通断头路,建立功能更完善、通行更顺畅的道路微循环系统。

要实现路网整体协调发展,其次要形成足够的路网密度。道路网密度是指城市单位用地面积上的道路里程,反映了道路网对城市的覆盖水平和道路出行方便性。高密度路网能为城市提供更高的可达性,实现道路交通流量的均衡分布,缓解局部区域交通压力。目前我国道路网密度普遍不高,2014年上海中心城区路网密度为5.1公里/平方公里,远低于东京、伦敦、纽约等国际大都市10-20公里/平方公里的发展水平。李彬建议,上海还需进一步推进道路基础设施建设,提高路网规模和路网密度,特别是在内外环之间加强道路系统建设。 本报记者 张欣平

民生分析

城市中,要形成一定网络密度、服务便捷到位的末端交通,无论是出租车,还是区域公交,都需要优先改善相配套的道路设施。同济大学交通运输工程学院教授陈小鸿认为,末端交通涉及两个问题,一个是硬件设施的改善,另一个是软件服务的提升;前者是后者的前提和基础,没有硬件设施,软件服务的提升则无从谈起。主干道要有支路,小路,才能通过“微循环”延伸至住宅区、办公区、商业区等。

支小路网密度不够

上海主干道的密度比较高,但是支小路的密度还不够。在老城区,道路宽窄不一,支小道路建设或使用不科学、不到位的现象并不少见。而在郊区、新城区,大马路多、断头路多,支小道路规划、建设有所滞后,数量也不够。长期以来,大马路、大跨向的道路建设一直更受重视,如北横通道、沿江通道等大工程,而断头路、小马路的建设与完善,受重视程度却远远不够。可是,如果没有末端网络,交通便利是不可能便捷地做到“门对门”的。

一些道路建设之初的预估赶不上变化,也需要及时调整。比如,在修建中环线的时候,田林路被截断了,但当时流量并没有那么大,田林路两边的道路,如漕宝路、吴中路等,可以分流交通;但随着流量的增长,田林路的流量需求也在增长。因此,有关方面准备建一个田林路的下穿地道,这个地道建成后,对漕河泾开发区和田林地区的沟通将发挥更大作用。

“最后一公里”的衔接问题,首先要解决断头路、道路宽窄不一等问题,同时完善支小道路的路网结构、密度,及支小道路的路况质量等问题。看似是小路,实则大大影响百姓出行方式和便捷程度,因此不仅要解决,而且要尽快解决。

精细化设计“微循环”

建立在支小道路基础上的“微循环”服务,必须兼顾联通、便利、路网串联。

以“微循环”公交线路为例,其设计就是细活儿,需要根据不同区域的实际情况仔细设计,包括公交巴士的车型、走向、线路、发车频率等。最初的“社区巴士”,早晚高峰时,乘车的人很多,但当中一段时间乘客很少。于是,公交公司减少运行车辆。但车辆减少之后,随之而来的问题是,发车间隔时间拉长,导致乘车的人越来越少,或不得不选择乘坐“黑车”。

如此恶性循环,百姓出行仍不便利。而像小陆家嘴区域的“微循环”公交——金融城1路、金融城2路,设计的目的是将从地铁2号线出来的白领送至各个写字楼。这些公交线路,每个站点间隔不长,一般200米-300米左右,上下班高峰,白领都会自觉排队等候。这些“微循环”服务需要有精细化的设计,既要考虑百姓的出行需求,也要考虑运营成本,并不是简单开一条线路即可。

本报记者 陈杰

本报记者 陈杰

街道也是城市人文记忆载体

延伸阅读

记者采访许多规划和交通专家后发现,许多专家认为,对于街道功能应当有综合认知,重视街道作为城市人文记忆载体的作用。实践证明,单靠拓宽道路并不能对解决拥堵问题形成持续的效果,而由此造成的对历史风貌和街道活力等方面的破坏却永远无法挽回。建议对应该保护历史风貌的道路,不再进行拓宽。

市政道路范围须界定

原上海市市政工程设计研究总院总工程师崔健球认为,人们对“道路”的认知,要转变为“街道”,必须从根本上扭转以车为本的思路。道路两侧和退界范围内应当限制停车,有意形成一些停车上的“不方便”,以促进人们选择公共交通方式出行,以达到缓解交通拥堵、

环境污染,改善城市景观的目的。

崔健球建议,应当对市政道路范围进行重新梳理与界定。当前道路分为市政道路和街坊路、小区路两大类,其中市政道路通过红线进行管控,由市政部门负责管理维护。在新建地区应当控制支路红线宽度,增加一些宽度在16米以下、以生活功能为主的支路;在建成地区,应将既有的街坊路纳入管控体系。

道路设计应更具弹性

原上海市城市规划设计研究院副总工程师徐道飏说,从道路到街道的转型,要塑造与人性化街道相适应的路网结构和道路尺度,在新建地区以及结合城市更新形成窄马路、高密度的路网格局,促进交通分散化,为交通组织留有弹性空间。

徐道飏说,城市道路工程设计规范不应沿用公路设计思维,而应与城市交通特征和要求相适应。建议优化当前以设计车速确定道路等级的做法,以车道数量和空间容量确定道路等级。降低道路的设计时速不但能达到集约节约建设用地的目的,还可以缓解在交叉口与行人和非机动车的冲突。此外,应该缩窄规范中规定的车道宽度,以适应上海当前以小汽车为主的道路交通特征,提升交通安全性。

道路设计应留有弹性和模糊空间,因为街道的活动具有高度的综合性,除了各种交通活动外,还包含交往交流、商业活动、休闲游憩等功能,不应通过规划设计进行过于清晰的界定。

本报记者 陈杰