

机动车当道，慢行系统变难行

管理不完善机动车挤占空间，省城4条慢行路示范效果打折

为了提高城市自行车出行率,打造舒适的出行方式,越来越多的城市开始建立完善的慢行出行系统方便市民。2010年底,济南市成为全国首批6个步行和自行车交通系统示范项目城市之一,玉兴路、文化东路、文化西路和黑虎泉西路4条道路作为慢行示范路陆续完成改造。

3年多过去了,记者再次探访发现,这4条路慢行效果“大打折扣”,而机动车挤占慢行空间,道路管理不完善是主要原因。

本报记者 孟燕 蒋龙龙
实习生 史心楠 丁少英



本为方便行人单独设立步行区域的泉城路一侧被机动车占领。 本报记者 张中 摄

慢行示范效果最好，自行车道却被堵

玉兴路位于省城南部的玉函片区内,北起七里山路,南至旅游西路,道路长1540米。2011年4月改造完成后,慢行道加宽,快车道由原来的四个车道压缩成三个,为保护行人和自行车路权特意压缩了机动车出行空间。

本报记者2011年曾探访玉兴路,该路快慢车道之间设置了绿化带或连续的立石作为隔离设施,就连公交站

点都设置在绿化带区域,不与自行车道交叉。一时间,骑行成为当地居民的享受,玉兴路的示范效果也大受好评。不过记者5月11日再进行探访时,虽然慢行设施设置较为完善,但有不少机动车停放在自行车道上。由于自行车道设置了隔离桩,有的车辆甚至直接堵住了进入自行车道的入口。

同样在省城主干道文化东路和文化西路,作为慢行

示范道路铺设的彩色沥青犹在,但不少机动车却停在上面。“铺了彩色沥青是为了把快慢车道分开,保证行人安全,但现在效果却很有限。”居住在齐鲁医院附近的肖先生对机动车占用慢行道违法停车可谓“深恶痛绝”,他感慨“交警贴罚单也赶不走”,甚至有人用凳子、纸箱等工具抢占自行车道用来停车,“想出行也不能选择骑车的方式了。”

专家建议

慢行系统不应建而不管

本是慢行示范路,却因为机动车挤占空间变得效果有限,交通专家认为,一方面慢行系统规划应当是建立在城市功能整体性考虑的基础上,如果慢行系统无法连成片,不仅市民使用起来不方便,政府部门管理也是难事;另一方面,要改变这种现状应该转变“以车为本”的观念,对于侵犯居民慢行权益的行为进行合理处罚,保证慢行系统的通畅。

例如黑虎泉西路,因为停车设施建设不完善,再加上管理混乱,乱停车或流动商贩占用人行道空间的现象较为严重。

山东交通学院交通与物流工程学院教授蔡志理建议,慢行系统中的非机动车和行人的路权应得到充分保障,在城市道路的规划和建设中,就要保障非机动车道和人行道的建设。慢行系统建成后,相关部门应对车道进行隔离疏导等方面的持续管理,以方便市民能充分利用慢行系统出行。

头条链接

省城自行车道混行比例超九成

4条慢行示范路效果有限,省城其他道路的慢行交通状况也是问题重重。近日,记者探访了济南旅游路、经十东路、经五路、山师东路、历山东路等多条城区主次干道发现,“奇葩”的自行车道还不少。

例如,在历山东路共有两个车道,车道外侧为自行车道,自行车道不到2米宽。自行车道被设置在机动车道和停车位之间,经常被乱停放的车辆占用。在山师东路,有的店家开业甚至将“舞台”摆在了自行车道上,而路边停放双排车的情况也不少见。

以省城主城区自行车道路为例,山东大学交通规划设计研究中心的一份调查显示,支路机动和非机动车混行现象最为严重,长度达413.5千米,比例达93.6%。自行车道路服务等级为“优”的比例仅为5%，“差”的比例高达65%，其中支路自行车道路基础设施最差。

本报记者 孟燕

城市慢行系统舒适最重要

慢行系统是城市交通体系中的一项重要组成部分,主要包含人行道、自行车道、人行天桥等。就是在“公交优先”的前提下,以步行、自行车为主要出行方式,作为对公交等快速出行方式的一种补充,实现步行、自行车和公交、轻轨等公共交通的无缝对接,实现低碳环保的绿色出行模式,从而解决道路拥堵、汽车尾气污染、停车难等城市管理难题。

除了为市民出行提供多样性选择,慢行系统设计还必须要人性化。例如在珠海,慢行道路两侧建成一路绿荫,即使是在炎热的夏天,也不时有凉风吹来。而在上海,静安区将打造一个“系统性、全覆盖”的慢行系统,并在11:30-13:30和19:00-21:00设置“健身高峰时段”,对占用机动车道路的路段配合交通限流限速,让机动车为路跑族让路。

(宗合)

相关新闻

道路改造严禁挤占自行车道

关于道路扩建中自行车道如何设置,2013年11月15日,省住房和城乡建设厅曾下发通知,城市道路改造严禁挤占步行和自行车道。

省住建厅要求在城市道路建设中,应适当增加非机动车和步行设施的资金投入。在城市次干路及以上等级道路,以及机动车和自行车交通量较大的支路,合理设置机非护栏、阻车桩、隔离墩等设施,防止机动车穿行自行车道或进入人行道,保障行人安全。

住建厅还要求在城市道路改造中,严禁通过挤占步行道、自行车道方式拓宽机动车道。同时,应适当拓宽行人和非机动车通行空间,确保行人和非机动车优先通行。定期对城市道路特别是非机动车道、人行道进行养护、维修,确保养护、维修工程的质量,保障步行道和自行车道具有良好的通行条件。

本报记者 蒋龙龙

路宽了一倍,自行车道却变窄

政府部门称为治堵只能优先考虑机动车道

本报记者 蒋龙龙 孟燕

11日,济南市张庄路最两侧的机动车道上,不少市民骑车经过,一些拉货的三轮车也忙着和私家车抢道,而旁边的自行车道却少有人走。

一位骑车的市民告诉记者,张庄路的自行车道原先足有3米宽,经过改造后,只有不到2米宽。“最窄的地方只有1米宽,骑起来很难走。”据悉,2011年3月张庄路实施道路改造,道路由4车道拓宽为8个车道,并对地下管网建新废旧。改造通车以后,多位市民反映自行车道由宽变窄了。

当年,有关部门在张庄路加装了总长2200米的机非隔离护栏,以保证市民行车安全。但即便如此,因为道路太窄,不少非机动车选择在机动车道行驶。此外,张庄路上部分公交站设在自行车道上,整

个自行车道呈蛇形,市民骑车遇到公交站还要转弯。“有时,自行车道上还停了车,还不如走在机动车道上。”

记者调查发现,除了张庄路之类的主干道上的自行车道和人行道正在变窄,一些街巷和次要道路也是如此。济南市历下区运署街泉城中学对面的人行道,原来宽度仅约40厘米,后来才拓宽至80厘米。与之形成对比的是,在最初道路设计时机动车道占据了7米的宽度。虽然多位市民建议将运署街改为单行线,但交警部门考虑单向通行会造成黑北路、泉城路、按察司街等道路交通压力增大,仍维持双向通行。

济南市政公用局一位工作人员告诉记者,济南市有些街巷本身就非常狭窄,“人行道和非机动车道都按照标准设计建设,那么机动车就



济南张庄路拓宽后自行车道变窄,不少市民在快车道上骑行。 本报记者 蒋龙龙 摄

无路可走。为了减少车辆拥堵,只能增加建设快速车道,压缩自行车道和人行道。”该工作人员还表示,有些道路在设计时,规划并没有问题,

但涉及到拆迁拆不了的,假如机动车道仍按照原先的方案施工,位于道路两侧的非机动车道和自行车道便会被压缩。