

■ 治堵策



省城雨滴广场附近路段,两侧是绿色慢行道,还画着自行车标志,但是已经被画成停车位。 本报记者 刘雅菲 摄

原是绿色慢行道 今成停车示范路

自行车畅行济南,还得闯过多少关?

24日,记者从济南停车办得知,历下区试点的千余辆公共自行车正在招标,下半年该项目将会落地,而且未来自行车数量还将增加。交通专家表示,全市公共自行车系统推广需要“一把手”支持。不过,就算有公共自行车,还需要保证慢行交通的路权才行。

本报记者 刘雅菲 刘飞跃
实习生 王枫凯

公务自行车受欢迎 景区公共自行车遇冷

虽然目前济南市区暂时没有可供租赁的公共自行车,但是济南市中区于2015年5月推出的公务自行车广受欢迎,在首发一周后即迎来500多人排队等卡。

8月24日上午,齐鲁晚报记者分别探访了市中区祥泰广场、财政局以及济南大厦三处公务自行车租赁点。在祥泰广场西南角、祥泰公寓花园门口有一处自行车租赁点,该租车点共有20个车位,其中有7个空车位,13辆车留在车位上。从租借的情况以及光滑的自行车座判断,该处自行车使用频率应该很高。

“我们这里自行车平时使用率很高,因为来这里办业务的市民很多。”在市中区财政局门内也有一处租车点,此时尚有三个空车位,七辆自行车停在车位上。

目前济南市区内除了市中区推广的公务自行车外,还有天下第一泉景区推出的“摆渡车”。24日中午,记者来到趵突泉景区东门和北门,之前摆放的自行车居然不见了。24日下午,记者拨通了天下第一泉风景区管理中心投诉电话,一位女性工作人员回应:来交押金就能租。

历下区公共自行车 今年投放1000辆

虽然市中区、章丘已经设置了部分公共自行车,但不具

有全局代表性。

年初召开的济南市第十五届人民代表大会第五次会议上提出将再办15件民生实事,其中就有在市区推广公共自行车租赁系统。

济南市历下区第十七届人民代表大会第五次会议也提出,今年历下区将建立公共自行车系统,规划50个点、1000辆自行车。

8月24日,济南市停车办相关负责人表示,招标工作已经开始,但很可能已经流标。“不过,公共自行车的技术标准,实施方案都做完了,已进入了招投标程序,招完标以后进度非常快,用不了几个月就能落地,今年推广问题不大。”

该工作人员还对记者透露,历下试点投放的1000辆车数量不是很大,以后有可能再扩大,公共自行车实施方案目前正在修订过程中。

山东省政协常委邓相超近年来一直呼吁济南推广公共自行车系统。他称,早在2007年一浙江商人打算投资3000万把该项目做起来,后来最终搁浅。“济南没有部门重视此事,找不到自行车停放点,一再与该项目失之交臂。”公共自行车项目必须政府“一把手”推动才能办成。

井盖、塌陷、缝隙 骑电动车颠得屁股疼

建立公共自行车租赁系统是个系统性工程,除了部门之间的协调之外,还需保证路权。“我现在每天骑电动车上班,感觉自行车道存在的问题真不少。”市民葛先生说,像经十路的部分路段,在自行车道上占道的除了汽车,还有电

杆、行道树等等。不仅如此,自行车道的路况往往都不如机动车道。“道路坑洼不平,井盖、塌陷、缝隙,走一路能把人颠得屁股疼。”

“出去办事没地停车,只能停在路边呀。”跟齐鲁晚报记者说这话的时候,车主崔先生刚刚把车停在千佛山西路的路旁,这里的地面上清楚地画出自行车道,但全都被机动车占据,自行车只能和机动车混行在窄窄的车道上。

近日,齐鲁晚报记者骑车从二环东路出发,沿祝舜路一路向西,路边的自行车道星星停着机动车。道路不连续,就很难顺利地在非机动车道上骑行,只好也和大多数骑自行车、电动车的市民一起,把车骑上了机动车道。

走到上海花园路段,路边的非机动车道则向外扩了几十厘米,并被画成了停车位,原有的自行车图案还在地面上,让人看起来有些无奈。“画成车位得有两年的吧。”

在高新区雨滴广场附近的崇华路、舜华西路等路段,道路两侧都被涂成绿色,画着自行车的标志,但是在绿色道路上,已经停满了车,仔细一看,竟被画成了车位。

据悉,该处绿色道路是在2014年划定的,当时交警部门负责人表示,设置绿色自行车道,是为了保障非机动车的路权。可是2016年年初,济南市停车办确定122条道路作为济南停车管理示范路段进行规范管理,其中就有舜华西路(新泺大街南-崇华路口)两侧。也就是说,原来的自行车道不但被画成停车位,还被打造成停车管理示范路段。

济南公交回应市民关切

公交分担率下降 与出行方式多样化有关

本报济南8月25日讯(记者 孟燕 通讯员 赵东云) 25日,本报刊发“治堵策”,提出了市民对省城公交专用道利用的期许。当日,济南市公交总公司召开治堵措施新闻通报会,回应市民关切。

“从全国来看,大多数城市都面临公交分担率下降的尴尬。”25日,济南市城市交通研究中心主任刘彤感慨,公交分担率的下降和交通出行方式的多样化有关。“像摩托车、电动车、网约车都分走了一部分公交客流。北京的数据是有10%的公交乘客流向了网约车,城市越大这个趋势越明显,一般城市也有5%-10%的比例。”

刘彤强调,目前公交专用道内时速在16-18公里,没有公交专用道在13-15公里。对于像济南这样一个目前仅有地面公交系统的城市来说,公交分担率的“极致”可到30%-35%。如果公交分担率达到40%以上的,绝大多数城市都需要建设立体化的公共交通网络,特别是轨道交通。

若要提高公交分担率,一是要限制个体机动化出行,像一些大城市采取的限牌限购、加收拥堵费等措施。另一个就是提升公交系统,比如大力建设轨道交通,提高地面公交系统的快捷性、舒适性,解决最后一公里的问题等。“公交网络完善了,对市民才有吸引力。”

目前济南多条道路在施工,对公交线路运营带来较大影响。济南市公交总公司副总经理谢刚表示,公交部门将实时监控和调节线路运行秩序,科学调度,确保线路准点发车、均衡运行,不断减少大间隔及串车现象。

齐鲁晚报记者了解到,今年除了开通334路、509路外,还将再开通八条公交线路。近期将开通西蒋峪公租房、阳光新路左转至市立五院以及诺贝尔城和翡翠东郡公交线路。

同时,结合充电桩建设进度和纯电动车辆的投入使用,适时开通通勤快速巴士,满足出发地和目的地较集中的大众群体高峰期出行需求。

公交大数据为省城治堵献策 居民出行呈“中心高、四周低”分布

本报记者 孟燕
通讯员 赵东云

济南市城市交通研究中心根据近130亿条手机联通话单数据,以及同时段的共约3.6亿条公交IC卡记录和约1.7亿条GPS数据记录,利用相关的大数据分析技术获取居民出行特征。

从人口分布来看,居住和工作人口都主要集中于旧城分区(二环以内),占全市总人口的近60%,且呈现不断向城市东部(高新区)扩展趋势。北部分区(绕城以北)地区人口呈现下降趋势,其他各区人口相对稳定,表明城市中心吸引力持续增强,周边地区吸引力下降。

从市民出行来看,省城近三年总体出行需求相对稳定,呈现向心性,旧城分区(二环以内)是最主要的出行产生、吸引点,东西向出行需求快速增强,且东部和南部(领秀城)出行强

度逐步增强。居民出行强度呈现“中心高、四周低”的分布特点,其中经二路、经七路、历山路沿线出行强度达10万人次/平方公里以上。

出行强度近三年持续较为活跃的区域,主要分布在火车站、山大洪家楼校区及高新区。

从交通走廊来看,省城主要的客流走廊呈现“中心网格状、外围放射状”的分布特点。东西向客流出行需求较大的走廊主要为经十路、经七路、经一路、解放路等;南北向客流出行需求较大的走廊主要为纬二路、舜耕路、南辛庄西路、纬十二路等,这些大型交通走廊也成为城市道路中的易堵点。

刘彤表示,利用这些分析结果,可以为优化开辟公交线路提供依据,同时打造高峰通勤网等满足高峰出行需求。经七路、经十路公交走廊就是大数据利用成果。