



治堵策 慢行

在这次交通治理会议文件中,推进慢生活街区建设,推广公共自行车,这两个措施其实并不是首次提出,但在实践中效果却一直有限。这次再次被提出,困难相比往常一点也没少,是否会有实质性的进展,要看行政部门的手段了。

A06 齐鲁晚报 2016年12月22日 星期四
编辑:高寒 美编:罗强 组版:徐凌

■相关新闻

公共自行车喊了八年 这回别再落空

据相关媒体报道,济南计划推行公共自行车租赁系统的历史由来已久。

2008年5月开始,南方某公司开始在济南实行公共自行车租赁,但由于缺少政府支持、布点太难等原因,项目无疾而终。

2009年11月全运会期间,有投资人计划推广公共自行车,并实际购置了1000辆自行车免费提供给全运会各场馆,但全运会结束后,由于没地方停车,该项目再次被叫停。

2011年出台的《济南市交通运输“十二五”发展规划》曾指出,“十二五”期间,济南将建设公共自行车租赁点2000处,配备公共自行车50000辆,日提供租用服务约20余万车次,解决公交出行“最后一公里”问题。

2012年9月25日,《济南市城市交通综合整治三年行动计划(2012-2014年)》也提到:启动公共租赁自行车交通系统建设,2013年公共租赁自行车试运行,力争到2014年达到1万辆。

2013年,有关部门在趵突泉、大明湖、五龙潭设置了供游客租赁的公共自行车。由于自行车只能在景区内供游客使用,还要缴纳500元押金,这些自行车的利用率并不高。

2016年1月,济南市在两会期间提出,将建设公共自行车租赁系统作为2016年为民要办的15件实事之一。

2016年4月25日,《济南市2016年国民经济和社会发展规划》提出,围绕治堵治霾,济南今年将建设公共自行车租赁系统。

其实,像杭州等地公共自行车颇受好评,省内潍坊等地也早已推开。此外,一些企业还借互联网技术推出新型公共自行车,都值得济南学习。公共自行车也完全可以与互联网扯上关系。前段时间,摩拜单车就火了一把。与滴滴打车类似,在摩拜单车整个系统内,用户打开手机APP就能查看附近的车辆,看到有合适的还可以提前预约。这样一来,不需要停车桩,不用办卡,二维码扫一扫就能开锁,不用的时候停在任意合法非机动车停车点即可,半小时收费一元,这样简单易用的互联网共享经济产物,对于饱受“最后一公里”困扰的上班族来说,确实是很棒的服务。

但同时,摩拜单车在运行了一段时间后,也开始显现出一些问题。如受制于成本,自行车的质量和舒适度达不到人们的要求。更关键的是,由于缺乏监管,有的用户干脆把自行车推回家中,根本打算不还或者借出了。此外,还有人蓄意破坏单车,让后来者无法使用。

慢生活街区要扩容 公共自行车将落地

推广使用公交与公共自行车一卡通

本报记者 张泰来 刘雅菲

去年无车日期间 济南曾设禁行区

文件中明确提出“推进‘慢生活街区’建设,深入推进护城河‘慢生活街区’建设”。

这并不是护城河内的老城区首次与“慢生活”关联。早在去年的3月份,济南市就提出在老城区(护城河以内道路)打造“慢生活街区”,提出在该区域内以公交、慢行为主要交通方式,对非驻区车辆采取限行措施,市民只能通过公交或慢行方式进入。

慢生活街区主要指泉城周边护城河以内的老城区,大致范围包括:北至大明湖路,东至黑虎泉北路,南至黑虎泉西路,西至趵突泉北路(包含上述道路)。在这些路段,限制公交、急救等特种车辆以及驻区车辆之外的机动车通行。同时,对路权进行重新划分,增设非机动车道和公交车专用道。

当年9月19日,世界无车日前夕,济南交警首次尝试在泉城路周边老城区采取措施限制机动车通行。将这一区域划分为无车区和慢生活街区,其中泉城路(榜棚街至天地坛街)路段为无车区,在为期三天的无车日活动期间禁止机动车通行。

在那次无车日活动之后,相关部门在老城区慢生活街区打造方面再没有大的举措出台,但相关工作在逐步推进中。

比如,在路权划分方面就部分保留了无车日活动期间的一些设置。今年5月1日,黑北路、趵北路、黑西路、大明湖路就新增了节假日公交车道,在节假日期间只允许公交车通行,并在相应位置设置了抓拍违法占用公交车道的设备。由此,可以看出在老城区对公共交通的路权倾斜。

避免通一线堵一片 正常交通需求得释放

关于打造慢生活街区,有市民担忧“慢”与治堵本来就格格不入。这并非市民不理解慢生活街区的实质是倡导公交、非机动车出行,而是担心一旦开车的“刚需”被限制,反而会造成慢生活街区周边的拥堵。本来是政府部门对于拥堵的“疏通”之法,反倒加剧了拥堵。

例如,减少城区停车位和机动车道,甚至直接禁止机动车驶入,确实会使某个区域非常畅通,但当拥有行驶需求的司机无法开车或停车时,他们便会在附近区域寻路,造成“通畅一小块,堵了一大片”的情况。这是因为整个城市的交通系统是相连的,治堵必须从整个城市入手,而不能寄希望于开辟出一小块通畅区作为典范。

因此,此次市政府再次以十大治堵政策的形式提出打造慢生活街区,明确在慢生活街区实施“小汽车区域性限行、限行”等措施,削减出行总量,可以预计,未来一年会有相关举措出台。此次文件并未将打造慢生活街区的区域限定在老城区,明确提出要将其向全市推广,指出在中央商务区、华山、新东站、北湖



去年无车日期间, 济南泉城路曾设置禁行区(资料片)
本报记者 周青先 摄

等地区规划建设慢行交通。上述地区,正是未来济南着力打造几个区域中心。

本月初,济南市规划局召开的CBD综合交通规划专家咨询论证会上爆出的中央商务区的交通规划方案,凸显出了保障慢行交通的特点,其中就有通过轨道交通、BRT、常规公交构建公共交通网络,减少停车位配比,从源头控制小汽车的规划内容。这跟在新区打造慢生活街区的指向是相通的,未来中央商务区是打造慢生活街区的又一主要阵地。

CBD、北湖片区等不像老城区城建已经成型,政府几乎可以“从零规划”,更科学地设计道路和公交站点等。只有人们的正常交通需求得到合理的释放,慢生活街区才能真正治堵且为市民提供便利。

公共自行车不“公共” 今年上路很难了

相比于这两年才出现的“慢生活街区”概念,公共自行车可是济南市民的“老熟人”了。只可惜,这些年来济南市民对于公共自行车是“听得多,骑得少”。

10月底,在一期电视问政节目中,山东省政府参事、省政协常委、山东建筑大学教授邓相超直言“一提到这个(公共自行车)我就生气”,2006年起,邓相超等一批政协委员就呼吁在济南建立公共自行车租赁系统,可是10年过去了,济南市的公共自行车依旧没有成型。

去年9月无车日活动期间,一批公共自行车曾在老城区短暂出现,在三天活动期间免费供市民、游人租赁骑乘。今年年初,公共自行车租赁系统被列为济南市2016年为民办的15件实事之一。

目前,济南市的公共自行车租赁主要是在公务范围内试点。去年5月初,市中区首先推出了300辆公共自行车,设置了50个租赁站点,供市中区辖区党政机关及企事业单位的公职人员租赁使用。公务自行车受到了热捧,推出不到一周,就有500多人申请办理租赁卡。

今年11月,市中区公务自行车租赁点增加了11个点位,自行车数量增加到了510辆。与此相呼应,今年9月份,济南市政府机关办公地龙奥大厦也投放了200辆公共自行车,供办公人员租赁骑行办公。

与公务自行车推广的热闹相比,公共自行车的推广就显得

有些冷清。11月底,济南市停车办相关负责人曾表示,公共自行车租赁系统建设进度缓慢原因很多,其中之一就是今年100多条道路施工,致使之前规划的站点被占用,一定程度上影响了整个系统的建设。这名负责人表示,公共自行车租赁系统已经获批,对运行模式、运行规模,停车办将联合其他部门一起完善规划,最快在12月统一对外发布,但截至目前仍未见动静。

改善自行车通行环境 还得推动机动车礼让

此次文件中,政府提出加强交通衔接,借鉴南京、杭州等城市经验,推广使用公交和公共自行车一卡通。结合公交站点设置和调整,合理布局公共自行车点位和数量,实现公交与慢行有效衔接。这是转变治堵思路保障慢行交通的重要举措,但有分析认为,推广公共自行车并不是购买车辆设置站点那么简单。如何让老百姓愿意为了自行车而放弃开车,其实大有学问。

在一个城市交通系统中,各个交通要素是相互联系的,自行车自然不是行驶在真空中,它也会受到城市建设方面的影响。例如非机动车道状况、道路安全,甚至空气状况也会对自行车驾驶者产生影响。

就济南来说,推广公共自行车首先要解决的就是非机动车路况问题。目前,在部分路段,非机动车道被摊贩,停车占领的情况较为普遍。市民如果发现骑自行车也会堵车,那就会降低他们租赁自行车的愿望。此外,部分非机动车道平整程度有限,这也降低了骑自行车的舒适程度。

市民骑车出行,过马路时很难走过街天桥或地道,只能横穿马路,但目前济南机动车礼让意识不高,在部分没有红绿灯的斑马线上,过个马路经常需要等几分钟,并未体现出对于慢行的尊重。另外,每到冬季雾霾加重,在雾霾天里骑车对身体有伤害,从这个角度看,治堵和治霾也联系在了一起。

因此,此次文件明确要求,济南未来将在占道经营、违法停车、违章建筑等方面加大打击力度,切实做到还路于民。同时,对于机动车礼让行人和非机动车等方面,济南也将采取增加“请求式”信号灯以及抓拍设备等方式,加强管理。