

■聚焦公共自行车·车道“绊”太多

公共自行车来了,车道还没准备好

记者骑行体验发现,几乎所有非机动车道都存在被占用的情况

呼唤了多年的公共自行车终于要来了,这一消息刷屏了朋友圈。现代生活提倡低碳绿色出行,作为短途出行最环保的交通工具,尤其是在日渐拥堵的中心城区,自行车出行便成了避堵的最佳方式。不过,齐鲁晚报记者近日在骑行体验过程中发现,在一些路段,非机动车道“肠梗阻”现象十分突出。

▶马路成了汽车的天下,给自行车留下了狭窄的空间。
本报记者 许建立 摄



本报记者 朱文龙 许建立
刘飞跃

机动车乱停放 慢行道被挤占

省城13处公共自行车站点分布在历山路、解放路、趵突泉北路、大明湖路、黑虎泉北路、黑虎泉西路等交通要道,除了历山路以及解放路,剩余的四条道路都是济南慢行交通区域。记者探访后发现,慢行交通尤其是非机动车道被占的情况很是严重。

12日上午10点半,记者看到,可能是去附近银行办业务,两辆私家车直接停在了历山路159号院门口,自行车和电动车纷纷避让。这样的情况也发生在黑虎泉西路南侧,因为此处靠近银座和泉城广场,三辆私家车停在了非机动车道上,把自行车硬生生地挤到了公交车道上。

中午十二点半,吃饭时间,在趵突泉北路,有四辆私家车停放在了路东侧,同样给往北去的骑车市民带来了阻碍。下午两点,黑虎泉北路建金大厦外,有五辆私家车自南向北排开,牢牢地占据着非机动车道。

黑虎泉北路是双向四车道,限于路面宽度,非机动车道被划到了路沿石上面。记者注意到,不少行人走西侧的机动车道,机动车和非机动车混行,看上去非常危险。

市民孙先生说:“现在自行车道被占用情况很严重,有些地方根本不敢骑,而且自行车道不足两米,稍微一挤基本上就没有了。济南要推广公共自行车,慢行路权必须保证。”

机动车非机动车道 路况差距明显

王先生是一名大学教师,住的地方离学校比较近,虽然有汽车,他还是选择骑自行车上班。“我从文化东路骑到山大路,一走到科技市场就格外小心,自行车道不顺畅,规划在了商店门口的步行道上,还特别难走,路面鼓鼓囊囊的,同样是车道,为啥汽车道与自行车道的差距就这么大呢?”

机动车道干净漂亮,非机动车道不尽如人意,记者在骑行中发现这种情况还不少。在连接和平路与解放路间的燕子山路段,由于机动车道与非机动车道不是很明晰,经常出现汽车、电动车、自行车抢道的现象。对于上下班走燕子山路的人来说,这一路段似乎只有机动车道,特别是在燕子山路右

拐至解放路的路口处,右转汽车几乎占据了整条道路,留给自行车的空间不足半米。面对如此窘境,骑自行车的人要么乖乖地在汽车后面等待,要么从旁边凹凸不平的步行道上通过。

山大路的机动车道是双向四车道,道路宽阔平整,机动车道和非机动车道用绿化带隔离开来,但非机动车道并没有设

置在柏油路面上,而是规划在了道路两侧的水泥路面上,并且比机动车道高出一块路沿石的高度。由于非机动车道比较难走,很多骑车人索性在柏油路面的机动车道上行驶,出现机非混行的情况,带来极大的安全隐患。

在山大路与和平路口南,一处施工截住了非机动车道,“前方施工,道路狭窄,请注意慢行”的施工牌提示着来来往往的骑车人。上下班路过此处的郭女士说:“以前施工,这里的非机动车道堵死了,只能骑车从机动车道上绕过去,特别是上下班高峰的时候,自行车、电动车、汽车混在一起,挺危险的。现在留出这么一条小路,比以前好多了。”

非机动车道缺少隔离 骑车挺危险

从山大路数码港大厦到解放路口,这一路段非机动车道被占用现象同样严重。山大路两侧商家云集,车流量大,停车位紧张,特别是山大西门对面、科技市场附近,非机动车道总是和人们“捉迷藏”。

记者骑车从解放路转至山大路东侧行驶,便一直在努力寻找路面上非机动车道的标识。但大多数的自行车标识已经模糊不清,甚至自行车道被“拦腰斩断”后拐到机动车道上。记者骑过花园庄东路口后,非机动车道出现了断裂、被占用现象,记者不得不到机动车道上骑行。

骑到农业银行科技城支行附近,非机动车道变成了花砖铺成的路面。附近有个物流市场,各种私家车、货车、电动三轮车占据了非机动车道。骑在这些花砖铺成的车道上,车颠得厉害,还不时传出异响,在这段花砖式非机动车道上,记者的自行车不时被装卸货的车辆挡住去路。面对挡道质疑,物流市场里的工作人员回答:“这么多路,可以从下面(机动车道)走啊。”

山大路科技市场附近,可谓自行车道“肠梗阻”的重灾区,好好的自行车道上,停满了汽车,不时还有逆行而来的电动三轮车。此外,两侧商家的物品也占据着自行车道,自行车

道就在商铺门口。

在经六路上,记者发现,一米多宽的非机动车道显得非常狭窄,机动车道和停车位占据了大部分的道路资源。路过省立医院时,为维护附近交通秩序而安装的隔离护栏给了骑车人些许安慰。过了省立医院,护栏随即消失,随处可见的是汽车在非机动车道上行驶。

探访过程中,也有部分道路对待自行车比较“友好”。记者从泺源大街东口骑行至经七路和谐广场,这一段的非机动车道施划连贯,有护栏将机动车道和非机动车道隔离开,安全感高,骑在这样的道路上感觉“挺劲儿”。

走慢行示范路 却被逼上机动车道

12日下午,记者骑行至文化西路。文化西路是省城规划的慢行示范道路,按理说骑行应该一路顺畅,但现实情况却不容乐观。

记者从文化西路东头出发,沿着文化西路向西骑行。这一段自行车道虽然靠近超市,但有专人看管非机动车,道路很顺畅。继续前行,骑行至棋盘街路口,从这个地方开始,记者背后有汽车鸣笛,不少车辆想借自行车道进入机动车道。记者只能尽量靠边,给机动车腾出自行车道。

再往西是海辰大厦,附近的自行车道已经完全变成了临时停车位,路边停着好几辆机动车。记者只能转上机动车道,在川流不息的机动车道上骑行,来来往往的机动车车速很快,从身边呼啸而过。到了佛山街路口,这里的非机动车道上停了两辆机动车挡住去路,记者只好停下车,想从人行道通过,可人行道同样不通,也被非机动车挡住了。无奈之下,记者只得重上机动车道。

海辰大厦往西至教育厅一段,机动车占用非机动车道现象很多,甚至盲道也被占用,行人和非机动车只能涌进机动车道。记者从文化西路东头骑行到省中医用了15分钟的时间。在这两公里的路程中,记者数了一下,共有15辆汽车停在了非机动车道上。



机动车占据非机动车道。 本报记者 朱文龙 摄

记者手记

“自行车时代” 需要好的骑车环境

本报记者 朱文龙 许建立

按照规划,济南市民今年将骑上公共自行车。消息一出,市民既对政府治理交通拥堵的决心点赞,又为公共自行车的路权担心。

为什么骑行自行车这么困难?说白了,就是没有骑行的最优环境。不是道路机非混行,就是遭遇不文明出行,或者机动车占用非机动车道。

有一种说法,说目前再次迎来“自行车时代”。如果从自行车的数量上来说,这种说法并不为过,有许多城市都已经上马公共自行车,人们对自行车也持欢迎态度。可是,如果从另外一个角度看,说已经进入“自行车时代”还为时尚早。如果“自行车时代”出行遇到的不是断头路就是坑洼路,“自行车时代”的趋势就会死于萌芽状态。这一点,外地城市的做法可以借鉴。2015年,北京专门打造了一条“自行车高速公路”,这条“自行车高速公路”不仅给自行车出行特权,而且还在沿线建设了很多风景,让骑行单车的人们可以用最快的速度到达目的地,可以在沿途欣赏令人惬意的风景。建设“自行车专用车道”的还有南宁,当地有关部门专门规划了一条“红色自行车专用道路”,任何车辆都不能进入,以此激发人们骑车出行的热情。这才是欢迎“自行车时代”的最好礼仪。

总之,“自行车时代”需要的不仅是一辆自行车,还要有一个好的骑行环境。打造一个自行车友好城市,才能真正实现“自行车时代”的梦想。