

■无车日观察

编者按

又是一年无车日。关于无车,理想很丰满,现实很骨感。满街的汽车,速度渐降的公交,不舒适的出行体验,都拷问着“无车”的“老命题”。在环保、绿色出行的理念下,降低出行成本、提倡推广共享,又成为了无车日里的“新命题”。

省内各地对“无车日”反响不一 多地发“倡议”,一城提“限行”

本报济南9月22日讯(记者 刘飞跃) 9月22日是“世界无车日”,记者对省内城市应对无车日的情况做了粗略调查,发现各地应对差别较大,德州推出了限行举措,济南、青岛、烟台等地发出了倡议,但更多的城市却悄无声息反应平淡。

9月22日上午8点半,家住济南槐荫区的张先生准

时到达位于文化西路上的单位。因为距离单位较远,坐公交车需要一个半小时,所以开车上下班成了他的首选。“昨天看新闻才知道今天是无车日,我早上挣扎了很久,最终决定开车来单位。”

我省各地对无车日的应对不尽相同。9月21日下午,济南市城乡交通运输委员会、

济南市公安局、济南市总工会联合发布倡议,邀请市民成为绿色交通的实践者,参与者和支持者。呼吁机关企事业单位少开一天公务车,市民少开一天私家车。德州市无车日里做出了大举动,9月20日上午,德州市召开2017年绿色出行活动新闻发布会,称无车日当天将划定无车示范区域,限制机动车辆

通行,并开展“绿色出行公交纪念版IC卡”发售和优惠活动。此外,当天还封存了公车,各机关及事业单位带头少开一天车,倡导社会车辆尽量停驶。

粗略统计发现,除了省会济南,在省内的其他城市中,仅有青岛、烟台、潍坊、德州、菏泽以及临沂六市发出了关于“无车日”的呼吁,并组织形

式多样的活动。其中,青岛、临沂市民22日当天可免费乘公交,潍坊举办无车日骑行活动,菏泽组织市民体验公交。也就是说,全省17市中不到一半的城市对“无车日”表达了兴趣,而且,上述发出呼吁的城市,多数是以市政府下属职能部门或者公司身份参与,比如交通委、城管局、公交公司。

汽车保有量全国第一 公共交通分担率降低

山东是人口大省,也是购车大省。值得一提的是,2016年山东省汽车保有量1754.3万辆,居全国第一。

来自省交警总队的数据显示,截至今年6月底,青岛、临沂、潍坊、济南机动车保有量分别约为238万辆、237万辆、229万辆、191万辆。尤其是在省会城市济南,近几年的机动车数量在以每年20多万辆的速度增长。

机动车数量增长背后或许与互联网平台推波助澜有关系。“分享经济好处就是不扩大原来的市场供给,在不扩大供给的情况下满足需求。现在都是互联网平台自己投钱买车,仅仅是为了占有市场。”中国政法大学传播法中心研究员朱巍认为。

道路资源是有限的,其他车辆多了,公交车道、非机动车道自然就会被压缩。来自济南公交的数据显示,济南公交线路在增加,济南公共交通分担率反而呈下降趋势。

数据显示,2011年济南市公交分担率为29.69%,2013年公交分担率下降了4个百分点,为25.07%。交通拥堵使得车速缓慢,济南公交车的速度也在被动逐年降低。2009年济南公交车车速为18公里/小时,2015年为13.8公里/小时,现在已降低至12公里/小时。

其实早在2012年10月,济南就被列为全国首批“公交都市”建设示范工程15个城市之一,提高公交分担率也是“公交都市”的要求。2014年公布的《济南市机动车污染管理行动实施方案》中提到,济南将大力实施公交优先战略,力争2017年底公共交通出行分担率达到40%,从目前来看这个目标能不能实现还很难说。

22日,济南公交微信公众号也披露,目前济南市公共交通装备良好,每年都更换公交车,同时,公交部门不断开辟、调整优化公交线路,延长线路运营时间,让市民出行更加快捷。目前,济南公交日均运送乘客200多万人次。

共享出行攻城略地 是减堵还是添堵

无车日冷清的背后,打着“共享”旗号的出行方式攻城略地,大有喧宾夺主之势。交通专家呼吁,共享出行并不能完全替代小汽车,政府应该给

机动车年增20万辆 公交逐年被动降速

济南公交日运乘客200万,时速仅12公里

数据显示,2011年济南市公交分担率为29.69%,2013年公交分担率下降了4个百分点,为25.07%。交通拥堵使得车速缓慢,济南公交车的速度也在被动逐年降低。2009年济南公交车车速为18公里/小时,2015年为13.8公里/小时,现在已降低至12公里/小时。

本报记者 刘飞跃



22日,世界无车日,济南街头车满为患。 本报记者 周青先 摄

公共交通更多的路权和空间。

最近三年是互联网+出行更新换代最快的时期,2015年以滴滴、快的为代表的网约车出现后打破了出租车的垄断,改变了出行市场的信息不对称。2016年,以摩拜和ofo为代表的共享单车进入市民视野,分割了近距离出行市场。

共享单车方兴未艾,共享汽车又在济南热闹起来。8月底巴歌出行、易开出行宣布要进入济南后,9月中冠出行又

抢先落地,成为首批亮相济南的共享汽车,省城共享汽车进入了“三国杀”时代。

目前我国有40余家共享汽车企业,运营约4万辆共享汽车。因济南并非典型的旅游城市,共享汽车进济南之前早就开始了我省内的布局。据不完全统计,除了济南、青岛、烟台、临沂、济宁、潍坊等5市已经成为共享汽车企业的布局地。

相对于共享单车,因停车位少,充电麻烦以及运营成本

高,共享汽车目前尚未有资本大鳄进入,其发展也是非常谨慎。不过,其标榜的共享出行减少私家车使用以及带来的环境改善、拥堵降低都有很大的吸引力。

但是从实际效果来看,对寄予厚望的共享汽车是否能够保守初心?在中国政法大学传播法中心研究员朱巍看来,共享汽车尤其被玩坏了,共享汽车是自己的车不用,市民把车交给平台,车是不位移的,

不需要为共享汽车再去解决停车位问题。“现在举着分享经济大旗的大部分产业都是假的分享经济,真正的分享经济本身是没有资产的。”

从目前国内城市来看,共享汽车一般是那些城市公共交通发展比较成熟的城市,共享汽车企业也是为了使平台上的汽车尽快融入本地交通体系,并尽可能占领更大的市场。山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华说,共享汽车等共享出行可能仅仅是一种借口或者噱头,互联网+交通进入市场,是不是能够减少拥堵不好说,甚至可能起到加剧拥堵的作用。

解堵不能押宝共享 应给公共交通大空间

面对潜力如此巨大的市场,任何一家共享汽车品牌都不会放弃唾手可得的肥肉。在资本和市场不断驱动的互联网出行领域,追求新鲜、刺激新产品的用户也大有人在,政府不可能强制民众喜欢什么,无车日被冷落也就不难理解了。

“它们的出现是一种新的模式,给民众提供了新的选择,需要鼓励发展,但不是鼓励小汽车模式,因为凡是小汽车都是个性化的出行方式,个性化出行方式要控制在一定规模之内,让个性化出行比例降下来,让公共交通得到优先发展。”张汝华分析。

张汝华建议,不能把解决拥堵的宝都押到共享汽车上,政府需要调整交通系统的结构,给公共路权更多的空间和包容。“从总量上来说,私家车没减少,共享汽车却发展起来了,到底缓解了还是加重了拥堵?”

也有业内人士认识到了交通系统的重要性,Gofun出行首席运营官谭奕认为,未来一个最理想的城市出行网络中,共享汽车会成为公共交通体系的重要组成部分。届时,民众甚至不需要再购买私家车,公交、地铁、轻轨、共享汽车将会形成一个有机的城市交通生态链。

东南大学交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松则看得更远,他认为,汽车发展将会经历电动化、智能化、无人化以及共享化,目前布局分时租赁是和无人汽车未来发展的趋势紧密相连的。“共享汽车企业先把车点布局下来,制作好打车地图后,市民通过手机下单叫车,车自己能够开过来,然后市民开车离开,这也是未来发展的趋势。”