



上海推绿色出行,但骑行环境仍不够友好,专家表示——慢行交通需要更细腻的规划



实习生 杨洁 本报记者 程绩

开车太急,走路太缓,只有骑车能从容留住一路的风景。上海街头,骑行正在成为新的时髦,然而记者调查后发现,我们城市的骑行环境却依然不够友好。两轮车和四轮车“别苗头”,骑到一半却碰上“断头路”的情况都还有不少。

一座城市,能否为自行车规划宜行的道路,已经成为当代城市是否宜居的一项指标。

“提升上海的自行车出行环境,应当与对自行车出行的观念改变同步。”同济大学建筑与城市规划学院副教授朱玮接受本报记者采访时表示。

骑车难 机非混行且指示不明

早上8时,静安区的愚园路上已是车水马龙。愚园路连结繁华的中山公园与静安寺商业圈,车流量大。除了排队缓行的汽车外,还有大量非机动车在路面上穿行,在这里,“两轮车”和“四轮车”的“战役”每天都会打响。

路面资源有限,大部分路段仅能堪堪维持双向两车道,没有禁止自行车通行,却也没有留出非机动车道。私家车、公交车、自行车混行,自行车不得不“铤而走险”,“借”一下机动车道,贴着汽车边上“溜”过去。在公交车站附近骑车更是提心吊胆。

除了要 and 机动车争路权,还要面对中心城区禁行道路多,指示标志却不清晰的尴尬。所以在中心城区骑车,半路经常遇上“断头路”。

“在市中心骑车,像是每天都在练胆,有时想想真是心有余悸。”家住长宁区伊犁路的任宏办公地点位于静安区西康路。如果沿着延安西路走,上班路程并不算远,问题是这些路段大部分禁止非机动车通行。

“延安西路有一段是能骑的,不过进了内环圈就禁行了,非机动车道也变成了公交车专用道。”任宏说,绕远路他倒是没问题,可是摸索出这样一条路不知道有多难。“一开始并不知道有些路段是禁行的,导航上也没有显示,碰了几次壁。”他还翻过《上海道路交通管理信息图》,可是所获信息仍然很有限。最后,他在网络上找到一份骑行爱好者整理的“上海非机动车禁行地图”,才规划出一条骑行线路。

哪里能骑,哪里不能骑,糊涂的人当然不止任宏一个。比如南京西路从延安路高架往乌鲁木齐北路这一段是可以骑行的,还有非机动车道分隔,可是一过路口,车道又凭空消失了,也没有指示牌给骑行者指路。

所以,违规骑行的人并不少见。在市中心路段,记者发现,挤占人行道骑车,硬闯禁行路段,甚至赶时间从公交车左侧绕过的骑行者都不在少数。

专家言 资源重配是规划重点

《2015年上海市综合交通年度报告》中显示,上海中心城区15.9%的人使用非机动车出行。上海的骑车人不在少数,但是骑行环境却不够友好。

同济大学建筑与城市规划学院副教授朱玮曾带领学生评价上海中心城区的骑行环境,结果显示,“整体上处于中等水平,老城区骑行环境较差。”在各环境因素中,骑行者最重视的是车道类型,即与机动车是否隔离。而从数据来看,上海中心城区机动车与非机动



■ 骑行上海,看流动的风景,殊不知,排成长龙的自行车队俨然也成了——一道靓丽的风景线
徐正魁 摄

“共享出行”不能想骑就骑

继“摩拜单车”之后,闵行、松江小区空地、地铁站边、商场周围又多出了一排排绿色的节能电动自行车——享骑出行。

“享骑出行”也是通过APP租借交通工具,只不过自行车从人力变成了电动。押金299元,目前计费方式是一个小时以内2元,一小时之后,按每小时3元计费。租车、还车都只需手机操作,方便快捷。

骑过的人介绍,比起车身略重、避震效果不佳、骑起来颇为费力的摩拜单车,这款电动车体积小,最快时速能达到25公里/小时,整体很轻便。

通过“共享出行”解决城市公共交通“最后一公里”问题,无论是出发点,还是资源配置上都是可行的,但是“共享出行”不是一家企业的事情,更涉及城市管理的方方面面,包括政策、社会资源、管理、规划等,其中最不可忽视的是公共交通的安全问题。

有关统计数据显示,本世纪初,全中国的电动自行车还不到5万辆,如今,这个数字早已突破了1.5亿大关。几年之中驾乘电动自行车的死亡人数增长了6倍,而从沪上法院受理的机动车交通事故责任纠纷数据来看,由电动自行车引发的越来越多。

电动自行车所带来的巨大负面效应让人不得不开始正视。更让市场担心的是,在中华人民共和国国家标准《电动自行车通用技术条件》(GB 17761-1999)里,电动自行车的规范是“两个车轮,能实现人力骑行、最高车速应不大于20公里/小时,整车质量不大于40公斤”。要是按照这个标准,现在能有多少车符合规定?如果“享骑出行”的电动自行车的最高时速真的能达到25公里/小时,这本身就十分危险。

由于电动自行车车轮和地面接触较少,制动性能差,如果车速过快,在紧急情况下,容易出现刹车不及或者刹车滑倒,对电动自行车驾驶员的人身安全造成伤害。电动自行车大量违法已成城市交通拥堵症结之一。

无论是在网站,还是APP上,我们都没有发现“享骑出行”对于租借人的年龄、骑行技术等有任何要求,这也意味着只要你能交押金,就可以骑电动自行车出行。而在《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第七十二条第一、二项规定:驾驶自行车、三轮车必须年满12周岁;驾驶电动自行车和残疾人机动轮椅车必须年满16周岁。《中华人民共和国道路交通安全法》第五十八条规

定:残疾人机动轮椅车、电动自行车在非机动车道内行驶时,最高时速不得超过十五公里。因而,对于不满16周岁的年轻人来说,只要使用APP租借电动自行车上路,本身就是违法行为。

除了低年龄的问题,由于《中华人民共和国道路交通安全法》并没有限制骑行电动自行车的年龄上限,不少老人原本可能并不舍得买一辆电动自行车,但是租借服务使得他们的使用门槛大大降低。而从近年来发生的事例来看,由于老年人反应变缓,因而骑行电动自行车发生事故,甚至死亡的情况非常触目惊心。一旦发生相关事故,租借企业是否需要承担相关责任,这也成为一个值得关注的问题。

怎样让分享经济为城市带来更好的出行方式,不只是一个企业的问题,更关系到整体城市的运行。对于企业来说,也不能只关注自身的发展,更要考虑到整个城市的交通安全。对于有关部门来说,一方面应该大力鼓励企业为城市交通出行提供支持,另一方面也应该根据实际情况,及时出台相关的标准和门槛,规范交通工具的租借条件,真正给城市交通带来便利。 本报记者 方翔

他山石 复制困难只能多摸索

随着交通拥挤环保意识提高,越来越多的国家致力于建设慢行交通系统。(慢行交通,即包括步行和非机动车系统在内的绿色、健康、可持续的交通系统。)荷兰设有总长3.5万公里的自行车专用道路,占荷兰全国道路总长度的30.6%。丹麦将自行车交通与机动车交通、步行交通等一道视作独立的交通系统。在德国,自行车和行人享有交通信号优先权。法国政府鼓励人们把自行车作为上班的工具,实施奖励计划。澳洲一些地区甚至因为行人稀少,干脆就将人行道直接设成自行车道。

上海也很重视慢行交通建设。2014年,上海首个区级慢行交通系统规划出炉。2015年,新一轮《上海市慢行交通发展规划》面向2040年慢行设施提出了发展目标,将通过划分慢行优先区、慢行重点区、步行街区和慢行休闲区4类重点区域,对慢行设施进行精细化建设。2016年,《上海市城市总体规划(2016-

2040)》草案发布,进一步鼓励绿色交通出行,目标至2040年全市绿色出行比例达到85%以上。

既然目前还有很多待改善的地方,很多人在讨论复制他国的成功经验,但毕竟人口数量、路面资源等均不一样,“像上海中心城区这么大范围的自行车系统规划,我是国内外都没有看到过的。”朱玮表示,借鉴尚可,生硬照搬恐怕不行。

例如在外国常见的双向并行自行车道,即在自行车道中直接划分出双向道,中间不设隔离栏,以便在对向没有车的时候可以借用一下。朱玮指出,这是一个节省路面资源的设计,但在车流量较多时,也极易发生碰撞事故。“国外的骑行环境比较单纯,放在国内,加上助动车也算非机动车,就又是一个难题了。”

要构建便捷通畅的慢行网络,可以先从小点入手。“在中心城区做出几条或者是一小片骑行环境好的道路和片区,形成示范效应,”朱玮建议,“先让人们体验到自行车出行的好处,由此一步步推广完善慢行交通系统。”