



前天出事的路段,昨天依旧人车争道。

为自行车讨“公道”追踪 第一天·市民报告 6条路自行车道名存实亡 需要接轨,实际上发达国家自行车道在越修越好

城市机动车越来越多,而在快车道变得越来越宽的时候,自行车道和人行道却在“缩水”。本报昨日 A03 版刊登了《自行车上的4岁妞被公交挤压折》,报道了一起因此引发的悲剧,并开通热线 67659999 为自行车讨“公道”。

昨日一天本报热线热得烫手,据不完全统计,至少有130位市民打来电话举报身边自行车道被侵蚀的路段,晚上10时许仍有市民来电积极建言。记者昨日也走上街头,实地调查本市自行车道“生存”状况。调查中发现:在金水路、中原路、桐柏路等主干道上,自行车已被“赶”上了人行道;很多路段自行车道被乱停放的机动车“霸占”;一些路段自行车道坑洼不平难以行驶。

晚报记者 李萌/文 王梓/图

[记者调查]

主干道上自行车被“赶”上了人行道

记者在中原路、桐柏路、金水路等主干道上看到,许多非机动车道在指示牌的指引下,移到了人行道上。电动车、自行车、行人混杂在一起,难免出现走路不畅、骑车不通的情况。

据市公安局交警支队科研所工作人员介绍,随着城市发展、机动车的增多,以往的道路设置已经不能适应城市的交通通行。“前几年还有较宽的人行道、慢车道,现在走路的少了,机动车多了,就只能将道路再行分配。”工作人员告诉记者。

记者查阅了京广路、陇海路等路段的规划方案,发现在道路设置时都有相应的慢车道和人行道的规划。科研所工作人员介绍,对于现在路面使用并没有硬性规定,主要是依据路段车流量、人流量,对快车道、慢车道和人行道的通行能力进行测算,尽可能多安排机动车通行的同时,就难免影响到非机动车道。“路面就这么宽,不可能再拆迁,只能对原有的路面进行改造。”工作人员说。

乱停放的机动车“霸占”自行车道

不规范停车也时常占用有限的慢车道。记者在桐柏路伊河路段和大学路看到,一些车辆都停在了人行道和慢车道上,许多市民要绕着走,所以也造成了一些自行车和电动车行驶到了快车道上。

市民张先生说,在伊河路等路段这样的情况更严重,人行道、慢车道经常被堵死,发生大面积堵车。

自行车道坑洼不平路难行

记者在金水路、文化路等路段看到,慢车道上因为铺砖不平整,导致部分路段坑洼不平,一些骑车的市民不愿在上面行驶,就溜着快车道往前骑。

一些道路的自行车道上,窨井盖丢失形成“陷阱”,或者是电线杆拉线横在路中成为“绊人索”。

[市民举报] 这些路段自行车道名存实亡

任女士:中原路上公交车每天都走慢车道,自行车和行人都无法过。

李先生:大学路郑州大学东门附近,很多汽车都停在慢车道上。

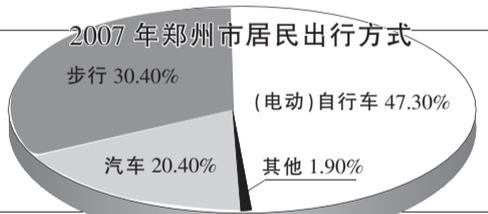
黄女士:文化路科技市场附近每天都是行人、自行车和公交车争慢车道,而且科技市场门口停放了很多自行车,行人都无法过。

赵先生:花园路和农业路交叉口也是公交车经常占慢车道。希望加大处罚力度,适当装些不锈钢桩,让机动车辆无法通过。

王先生:最近经常看到报纸上刊登郑州出交通事故的事情,自己也很着急和担忧,但是有时候自行车真的无法走慢车道,比如碧沙岗西边,慢车道又窄又不平,市中心医院附近慢车道经常被占,自行车不得不走快车道,虽然市民心里很清楚这很危险,可是总不能停步不前。希望相关部门治理慢车道。

[一个图表很直观]

近半市民还在骑车出行



[一个疑问很直接] 为什么要取消独立的自行车道?

近年来,郑州机动车年均增长量都在10万辆以上,记者从有关部门了解到,目前,郑州市机动车保有量有110万辆,其中市区40多万辆。在今年初还曾出现了新车上牌入户最多一天,达到1200辆。据了解,现在道路分配变化也因此受到机动车数量增多的影响。

“机动车是影响城市交通的重要因素,我们现在分配道路最关键的就是看路段的车流量。”市公安局交警支队科研所工作人员说,

“如果机动车堵了,整个道路将会发生严重堵塞。”

“慢车道与人行道合并后,可以给快车道让出一个车道来,以此通过更多的机动车。”科研所工作人员说,合并道路主要是考虑到现在没有太多的行人,所以就压缩了慢车道和人行道。并表示,对一些非机动车流量大的地方采取道路隔离方式,设立独立的非机动车道。

[一个愿望很朴素] 设置道路时市民也想说说话

据郑州市交警支队非机动车管理所统计,目前郑州市的自行车数量至少有200万辆。

“我们现在还有这么多的非机动车和行人,就应该保留相当的非机动车道和人行道。”有市民认为,既然市民出行有需求,就应该保留自行车道,不能简单地将其合并。

据了解,将要建设的京广路、陇海路快速路上,都设置了独立的人行道和慢车道,将其

用绿化带与快车道分离,以保证人行道和慢车道的安全,对有些不能规划绿化带的,将设置隔离设施将其隔成独立的非机动车道和人行道。

市民李先生说,希望有关部门对道路重新分配时能结合听证会的形式,让市民也对道路设置提出意见或看法。“不能让汽车挤了非机动车道,只要道路设置合理,大家都遵守交通法规,就不会出现车撞人的悲剧了。”

[讨“公道”之听听净言]

建设部去年明确反对限制自行车道

去年6月14日,时任建设部副部长的仇保兴在首届中国城市发展与规划年会上发言时表示,建设部坚决反对限制使用自行车道的做法,并已勒令一些城市恢复被取消的自行车道。

规划专家呼吁自行车道清障疏导

原郑州市市政工程设计院总工程师、高级工程师江庭壁在《郑州市城市综合交通的战略思考》一文中认为,从占用道路面积来看,同样运送一个人,小汽车占道比公交大7倍,因此,大城市还是应以发展公交为主,在平原城市以自行车作为公交的补充。自行车不是落后的标志,以后必将焕发青春。

江庭壁认为,交通阻塞并非自行车所致,非机动车道不能压缩。像郑州这样的平原城市,非机动车出行占总出行量的50%以上,自行车拥有量已经饱和,只是淘汰更新而已,加之政府实行老年人免费乘公交的制度,非机动车的交通总量不会再次增加,而新区建设旧城改造不断进行,道路面积年年增加,怎能把交通阻塞归因于自行车呢?症结所在是权力部门为保证小汽车畅通,一次次压缩非机动车道,把摩托车也赶上了非机动车道,人为地造成非机动车道阻塞,影响自行车交通安全。

非机动车道的使用者多是中低收入收入的市民、学生或民工,一般不被重视。由于机动车的碾轧推移作用,沥青路常在非机动车道处形成壅包,路面凸凹不平。井盖丢失,路侧停车,商贩占道等,都影响自行车交通。因此非机动车道要清障疏导,使之能够顺畅安全地骑行。这样自能减少自行车混入机动车道,也有利于机动车交通。

[讨“公道”之看看国外]

荷兰将会骑自行车作为移民条件

据了解,在中国一些城市取消自行车道的同时,一些原来没有自行车道的国外城市越来越重视自行车道的建设,甚至提出了建设“可步行城市”的理念。

在韩国首尔,骑自行车成为缓解交通堵塞的重要政策,被写入城市发展纲要。市政部门修建了自行车道和自行车公园,扩充存车处和服务中心。法国巴黎、丹麦哥本哈根等地也都建立了自行车专用道,政府还为市民提供免费自行车。荷兰自行车出行量已达52.6%,还将会骑自行车作为移民的必要条件。

德国自行车高速公路靠风力骑得快

《环球时报》有篇报道说,德国人把自行车道规划得非常完善。走在德国的任何一个城市,你会发现,自行车道就像一条条彩带镶嵌在道路两边。德国的自行车道比汽车道稍高、比人行道略低,约有1米宽。路面的颜色也与两边的路有明显不同,呈现出鲜艳的色彩,有的赭红,有的青绿,还有的墨黑。此外,德国各地还在研制更先进的自行车道。比如在各主要城市建专供自行车使用的“自行车高速公路”,最高时速可达到50公里。高速公路面还将设置大型流动气流,骑车者可以借助风力快速前进,既迅速又省力,汗流浹背的尴尬局面也不再出现。另外,德国还专为自行车道设立了交通信号灯,车道下埋设有磁感应指示器,以辨识接近的自行车。当自行车到达交叉路口时,信号灯就会指示汽车停下,让自行车先通过。除了自行车道值得一提外,很多围绕自行车推出的“人性化”服务也值得我们借鉴。