

随着机动车数量的迅猛增长,曾经是居民“三大件”之一的自行车渐渐被边缘化。如今,城市的拥堵让人们逐渐发现,仅仅依靠拓宽马路并不能解决问题,为此,济南市正在谋划“城市慢行系统”工程,在今后道路规划设计上,将优先考虑自行车和行人,这也意味着自行车路权的回归。不少专家表示,此举是城市智慧的一种体现。

本期策划 常新喜  
稿件采写  
本报记者 邢振宇  
王光营

# “慢行”不慢,自行车路权 悄悄回归

专家称城市应该给自行车留空间,路权博弈的背后体现城市智慧

## 1 玉兴路开工改造 引入“绿色出行”理念

11月28日,家住历下区的张鸿宝沿着自行车道骑行前行,感觉很舒服。他每天多骑自行车出行,几乎不乘坐其他交通工具。“济南市区的自行车道越来越多了。”张鸿宝告诉记者,在市区骑车越来越方便了,今年以来增加了很多自行车道,闵子骞路、文化东路、黑北路、玉兴路等都划出了自行车道。

“没自行车道骑车很危险,一边担心刚着路旁停的车,一边还担心后面来的机动车刚着自己。”张鸿宝说,在没有自行车道的地方会感觉“理亏”,一听见后面的汽车喇叭响,赶紧就向边上靠,给机动车腾地。

“我们应该优先考虑自行车路权。”济南市公用事业局有关负责人告诉记者,这几年来,城市道路在设计和改造时,越来越多地考虑了自行车出行,道路设计不再仅仅以机动车为核心。

今年6月21日开工改造的玉兴路虽然是一条并不起眼的支路,但改造时却首次引入了支持自行车

有关数据显示,目前,济南机动车保有量近120万辆,仅去年新增加的机动车就超过15万辆,平均每天500辆车挂牌。市公



11月28日,在济南泺源大街,不少机动车驶入非机动车道。本报记者 王媛 摄

## 2 一年新增机动车 能排600公里长

近几年来,济南市对上百条道路进行了集中改造,经十路、解放路、济泺路、英雄山路等一大批道路进行了拓宽,道路质量上去了,但拥堵状况不仅没得到太大缓解,还有更加严重的趋势。“修得越好,越宽的路及其周边堵车就越厉害。”省政协委员、省交通科学研究院研究员许云飞说。

有关数据显示,目前,济南机动车保有量近120万辆,仅去年新增加的机动车就超过15万辆,平均每天500辆车挂牌。市公

安局交警支队科研所长刘军说,一年增加的15万辆机动车,如果按每辆车车身长4米计算,一字排开就是600多公里,而绕城高速才100多公里,要绕六圈才能排开。

在省城,虽然道路不断拓宽,但随着汽车飞速增加,交通拥堵的状况并没有改观。有专家指出,这是典型的陷入“当斯定律”。

“上世纪就有国外专家提醒发展中国家,单纯靠修路不能解决交通拥堵。”省政协委员、省交通科学研究院研究员许云飞说。

“路修得越宽就会越堵。”许

云飞表示,在上世纪六十年代,美国打算依靠大量兴建道路来解决日益严重的交通难题,结果发现不管怎么修路,都满足不了人们的需求,这就是著名的“当斯定律”。

“上世纪就有国外专家提醒发展中国家,单纯靠修路不能解决交通拥堵。”

“路修得越宽就会越堵。”许

云飞表示,在上世纪六十年代,美国打算依靠大量兴建道路来解决日益严重的交通难题,结果发现不管怎么修路,都满足不了人们的需求,这就是著名的“当斯定律”。

“上世纪就有国外专家提醒发展中国家,单纯靠修路不能解决交通拥堵。”

“路修得越宽就会越堵。”许

## 3 同十年前相比,自行车销量减了九成

由于汽车的挤占,自行车道越来越少,骑车出行的人也明显减少。据山东省自行车电动车行业协会介绍,从2002年开始,自行车的产销量急剧下滑,和上世纪90年代末相比,济南自行车目前的销量只有当年的一成。

2009年,济南市公用事业局曾对城市居民出行方式进行过一次大规模调查,结果显示,济南市有75.9%的居民选择步行和自行车出行,为了倡导绿色出行方式,在前期调研的基础上,省城目前已经启动城市道路慢行系统规划:在道路规划时,将优先考虑自行车、行人的需求,同时多规划建设过街天桥、地下通道。

“自行车有着诸多优势,市规划局表示,在未来道路规划上,将充分发挥自行车短距离出行的优势,积极改

善自行车交通条件,分区域建设自行车专用道。同时,为保障自行车行驶条件,对主、次干道及分支道路的空间利用进行规划控制,实施快慢交通分离和人行、自行车一体化建设,引导自行车交通从干道转移至专用道行驶,强化公交、步行等交通方式的衔接,在公交枢纽站等交通集散点,增设自行车停靠设施,引导长距离自行车出行向公共交通的转移,加强自行车交通的系统管理,推广自行车租赁,完善自行车停车设施,避免因自行车停放而占用交通通行的方便性。

“我们现在进行的慢行一体规划改变了原来以汽车为主的理念,更多地关注自行车、行人的出行。”济南市市政公用事业局有关负责人曾表态说。

自行车及公共交通的价值。“很多人对自行车出行存在偏见,认为自行车是落后的交通工具,而开汽车则是成功和身份的象征。”参与研究慢行系统规划项目的山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华表示,在人们的潜意识中,房产、汽车是判断一个人成功与否的物质化载体,骑自行车则成了没有地位的象征。但事实并非如此,在北欧等发达国家,很多家庭平均拥有的汽车超过一辆,但自行车依然市民出行的首选。

“我们现在进行的慢行一体规划改变了原来以汽车为主的理念,更多地关注自行车、行人的出行。”济南市市政公用事业局有关负责人曾表态说。

## 4 “慢行规划”并不意味着交通慢下来

省城公交部门计划利

用5到10年的时间,在条件

允许的公交车站点设置专

用的自行车停放点,让市民

将自行车停在那裡换乘公

交,解决市民出行“最后一

公里”的问题。

“这套规划如果能够得

到实施,改善的不仅是城

市的交通状况,更重要的是可

以使市民的人居环境得到

根本性改善。”张汝华表示,

慢行系统规划将会增加非

机动车和行人的路权,但这并

不意味着城市的交通会“慢下

来”。由于道路使用越来越合

理,整个城市道路网络的通行

能力将会成倍增加,城市交通

文明也会得到很大的改善。

慢行系统规划是否就

意味着整个城市的交通出

行会慢下来呢?对此,张汝

华认为这是一个误解。近年

来,越来越多的人选择开私

家车,汽车的大量增长看似

快,但实际上因运

输能力有限,效率非常低。

“经过调查,经十路上一条公

交车的运输能力要大于5条以

上其他机动车道。”张汝华表

示,慢行系统规划将会增加非

机动车和行人的路权,但这并

不意味着城市的交通会“慢下

来”。由于道路使用越来越合

理,整个城市道路网络的通行

能力将会成倍增加,城市交通

文明也会得到很大的改善。

慢行系统规划是否就

意味着整个城市的交通出

行会慢下来呢?对此,张汝

华认为这是一个误解。近年

来,越来越多的人选择开私

家车,汽车的大量增长看似

快,但实际上因运

输能力有限,效率非常低。

“经过调查,经十路上一条公

交车的运输能力要大于5条以

上其他机动车道。”张汝华表

示,慢行系统规划将会增加非

机动车和行人的路权,但这并

不意味着城市的交通会“慢下

来”。由于道路使用越来越合

理,整个城市道路网络的通行

能力将会成倍增加,城市交通

文明也会得到很大的改善。

慢行系统规划是否就

意味着整个城市的交通出

行会慢下来呢?对此,张汝

华认为这是一个误解。近年

来,越来越多的人选择开私

家车,汽车的大量增长看似

快,但实际上因运

输能力有限,效率非常低。

“经过调查,经十路上一条公

交车的运输能力要大于5条以

上其他机动车道。”张汝华表

示,慢行系统规划将会增加非

机动车和行人的路权,但这并

不意味着城市的交通会“慢下

来”。由于道路使用越来越合

理,整个城市道路网络的通行

能力将会成倍增加,城市交通

文明也会得到很大的改善。

慢行系统规划是否就

意味着整个城市的交通出

行会慢下来呢?对此,张汝

华认为这是一个误解。近年

来,越来越多的人选择开私

家车,汽车的大量增长看似

快,但实际上因运

输能力有限,效率非常低。

“经过调查,经十路上一条公

交车的运输能力要大于5条以

上其他机动车道。”张汝华表

示,慢行系统规划将会增加非

机动车和行人的路权,但这并

不意味着城市的交通会“慢下

来”。由于道路使用越来越合

理,整个城市道路网络的通行

能力将会成倍增加,城市交通

文明也会得到很大的改善。

慢行系统规划是否就

意味着整个城市的交通出

行会慢下来呢?对此,张汝

华认为这是一个误解。近年

来,越来越多的人选择开私

家车,汽车的大量增长看似

快,但实际上因运

输能力有限,效率非常低。

“经过调查,经十路上一条公

交车的运输能力要大于5条以

上其他机动车道。”张汝华表

示,慢行系统规划将会增加非

机动车和行人的路权,但这并

不意味着城市的交通会“慢下

来”。由于道路使用越来越合

理,整个城市道路网络的通行

能力将会成倍增加,城市交通

文明也会得到很大的改善。

慢行系统规划是否就

意味着整个城市的交通出

行会慢下来呢?对此,张汝

华认为这是一个误解。近年

来,越来越多的人选择开私

家车,汽车的大量增长看似

快,但实际上因运

输能力有限,效率非常低。

“经过调查,经十路上一条公

交车的运输能力要