

# 听听市民的心声



## Part 3 步行街

### @上下九步行街

支持,但外卖小哥盼平台调整相应时间

“公园广场不让骑可以接受,但是商业步行街绝对不行,这样我们根本没办法送餐。”一位外卖小哥说。

新快报记者走访发现,上下九步行街各个出入口均设有禁止电动自行车、自行车进入的标识和有可遥控的挡车柱,有的出入口挡车柱距离较大,无法起到阻止进入的作用,基本上每日下午5点左右便迎来了高峰期。而有的出入口则守得很严实,如第十甫路只让出不让进,“现在是高峰期,我们都不会允许电动自行车进入的,从很久以前都是这么做的,一切都是为了安全考虑。”现场保安说。

在上下九广场中央,一名骑着电动自行车的外卖小哥表示:“要去的店铺离各个出口有一定的距离,如果不让我们出入就太不方便了。”他介绍,已经在这一块送外卖三年了,步行街很多商业店铺提出了外送服务需求,希望不要禁止外卖车辆进入。“如果很担心安全隐患的话,我愿意推车进入。”同时他也承认,虽然有禁止标识,但平常这里都是“睁一只眼闭一只眼”,只是在节假日和人流量特别多的时候绝对不让过。

此外,也有守规矩在街上狂奔的小哥。“我要取餐的位置不算太远,里面又不方便停车,所以把车停在了外面。”他说,如非必要,不会把车开进来。对于草案,他表示理解,但希望平台能根据禁行地段进行时间调整,不至于对工作造成特别大的影响。

傍晚时分,许多家长带着孩子来到广场游玩。“在步行街禁行电动自行车是十分合理的,这么多小孩子,总不能一直束缚着,有车就会害怕,都是行人

就会安心一些。”领着女儿来玩的余妈妈对记者说。

新快报记者留意到,上下九步行街附近有多所幼儿园、小学和中学,途经步行街上学是很多学生都会选择的路线。接孩子放学的欧先生正推着自行车回家,车筐里放着孩子的书包。“可以禁行电动自行车行驶,但不能禁止电动自行车进入,因为不走步行街就意味着要绕很大一圈路,很不方便。不过,只要大家都守规矩,就不用担心各个休闲场地的安全问题。”欧先生说。

正在上初三的周同学听闻草案后表示有点遗憾,“早上没啥人的时候,我就骑着自行车去上学,这样比较快。”如果草案施行,她和在附近居住的同学们上学将要多绕路十分钟。

### @北京路步行街

禁骑标识牌刚立,多名骑行者置之不理

4月11日下午,新快报记者来到惠福东路的北京路步行街入口,刚好看到街道工作人员在入口处树立标识牌,明确标明为“步行区域”,禁止自行车和电动自行车驶入。

然而,来往的多辆电动自行车既没有理会入口处原有的升降式电桩,也没有理会新竖立的标识牌。现场经过的电动自行车多为前往步行街内食品商店取货的外卖车辆,他们的车速很快,和步行街内的行人穿插而行,险象环生。

低头舀奶油的许小姐差点就被外卖车辆撞倒,她忍不住嘀咕:“不是说这里是步行街么,一下子没防备就差点撞上了!还是希望步行街入口能设置工作人员管理一下秩序,严格禁止自行车和电动自行车进入步行街。”

## Part 4 江两岸

### @琶洲大桥底

如果要设禁骑时段,可以接受

4月12日傍晚时分,新快报记者来到琶洲大桥附近的临江大道上。这里设有滨江观赏道、儿童玩沙场所、缓跑径、绿地等设施。下班时分,最外侧的非机动车道上,电动自行车、自行车源源不断;也有少数骑行者贪图便利,驶入最里侧靠江的观赏道。

“首先,如果要禁止某个时段骑车,那就得先设置好专门的非机动车道,让骑行者在车道上行驶。非机动车道应该不算休闲场所吧?有了专门的车道后,我支持某个时段禁骑。上下班高峰期不要禁,其他时间都可以。”每日骑电动自行车从员村到珠江新城上班的覃先生告诉新快报记者,自己已经骑电动自行车上班两年。“没办法,地铁人太多了。”他认为,除了6:00~9:00、17:00~19:00上下班高峰期,其他时间都可以设置禁骑。

“不让骑就不骑了吧。”李女士坐在江边一块石凳上休息,将骑的共享单车放在一侧。她告诉记者,自己在附近居住了十多年。“现在人不算多,我想锻炼一下,又觉得跑步很枯燥就骑车了,江边风景好嘛,也没禁止就骑过来。如果要设禁骑时段,也可以接受。”

“我觉得设禁骑时段还是好的。”带着女儿玩沙子的段女士说,她曾经亲眼看到一个小孩冲到路上,撞到了一辆电动自行车,很危险。“这里周末感觉全天有人。周一到周五上午基本没人,一般晚上6~9点适合遛娃,可以禁骑。”



### 声音

#### 广州市人大代表段安春: 支持草案,休闲高峰 应特指节假日和周末

“作为市民,我觉得草案非常合理。”广州市人大代表段安春认为,公园、广场等是市民带小孩休闲游玩的地方,不是躲车的地方。他指出,2021年,广州电动自行车开始上牌,但上牌不用考试,不用参加理论学习,因为很多人的交规意识淡漠,逆行、闯红灯、不戴头盔的现象屡见不鲜。因此,段安春认为,电动自行车的管理,需要交警、交通局、城管等部门的联合执法,加强宣传引导。

他分析,目前电动自行车管理难度大的根源在于先天不足。“广州从很早开始禁摩禁电,城市道路有先天性缺陷,没有非机动车道。现在很多车道是通过绿化带‘瘦身’瘦出来的,就算‘瘦’出来可能也不够走。”段安春指出,目前广州上牌的电动自行车约有327万辆,加上郊区没上牌的,估计有500多万辆;而机动车才有310万辆。“政府部门方面,符合条件的,还是尽量物理隔离出非机动车道。此外,骑行者也要遵守交规,靠边走、不超速、不拼装车辆。”

段安春认为,商业性步行街应该禁止居民生活性骑行,也就是买菜、上班用的车,不禁特殊用车,即外卖、快递车辆。至于休闲高峰时段,段安春认为应该特指节假日和周末。“晚上7点可能既是下班的时间,也是一部分人吃完饭遛弯的时间,很难说。”段安春还透露,关于电动自行车的管理规定即将出台,未来或有更具体的分路段分区限行方案。

#### 广州市政协委员欧阳智鸿: 如果施行效果好, 可以扩展到更多公共场所

广州市政协委员欧阳智鸿非常支持草案。“早就应该这么做了。现在无条件上牌,电动自行车数量在不断增加,骑者想怎么开就怎么开,给行人带来了巨大的不安全感。以前开车看前方就行了,现在前后左右都要考虑到,不知道什么时候就飙出来一辆电动自行车,这引发了不少电动自行车交通事故。”欧阳智鸿认为,草案中禁摩禁电的范围还是太小,如果施行效果好,可以扩展到更多公共场所,逐步限制电动自行车、摩托车的出行。

对于可能引起的对外卖行业的限制,他认为,“如果因为送外卖就放松要求,就没有原则了。包括上下九、北京路这些步行街,应该做严格限制。”

对于江两岸有非机动车道的,欧阳智鸿指出,没必要再限制其行驶权,“可以在木箱上放些花草再做区隔,防止电动自行车、自行车跑到滨江休闲道路上。这样做也好看,不会影响景观。据我观察,晚上7:00~9:30江边散步的人比较多,应该是休闲高峰。”