桥下空间可以有更多的“想象空间”

□郑莉

微观点

一座城市的温度不仅彰显于日渐林立的高楼大厦间，还应该深藏在背街小巷的各种角落里。一地一桥一路改变的背后，考验的是一座城市的精细化治理能力。期待杭州的桥下空间有更多的“想象空间“。

近年来，浙江高速公路、高速铁路建设如火如荼，随之形成了许多高铁、高速大桥下的闲置区域。根据《浙江省公路条例》第三十条，公路桥梁桥下空间可以用于群众休闲娱乐、体育健身、小型车辆停放等公益用途。在“亚运之城”杭州，一批别样的运动场馆正见缝插针地“嵌入”市民生活圈，全方位满足周边居民的健身需要。

——6月2日《交通旅游导报》

铺好防滑垫，搭起防护网，竖起篮球架……任凭头顶上火车呼啸而过，丝毫不影响场上“运动员们”挥洒汗水。经过持续改造，曾经“人人绕着走”的沪昆线铁路桥桥下空间化身为杭州萧山区钱江世纪城体育公园的一角，成为了许多市民口中最方便的家门口运动场，日均人流达四五百人。

在城市的发展进程中，道路、公路、轨道交通的兴建，让出行更为便捷，其中立交桥更是成为解决城市交通拥堵的重要通道。而桥梁在给人们带去便利的同时，也产生了一系列附属空间——桥下空间，这些高耸的、巨大的高架设施逐渐成为了一个个幽闭昏暗的灰色地带，随之而形成的桥下空间如何管理也成为了一道难题。调查显示，这些“被遗忘的角落”大多存在乱搭乱建、杂物堆积、养殖家禽、违规种植等情况，且大部分杂物较为干燥，容易引发火灾等安全问题。

与此同时，去年“上海100人同时抢10片球场”的新闻引发热搜，触发了全民健身的痛点，暴露了城市体育场馆供给不足的问题。许多市民表示，所在的小区和周边公共健身设施较为匮乏，更缺少足球、篮球等露天球类运动场馆，15分钟社区体育生活圈并不完善，如何让居民们在“家门口”就能运动起来成了社会关注热点。

一边是对闲置的“城市边角料”的管理痛点，一边是对稀缺健身空间资源的渴求，一次突破惯有思维的创新实践成为了解决两道难题的破题之举。“寸土寸金”的大城市，规划大型公共空间实属不易，从有限的存量空间中挖掘出新的增量价值成为了共同的发展新课题。杭州市以谋划利用城市桥下空间建设体育设施为小切口，“唤醒”大量宝贵的闲置资源，助力全民健身公共服务体系建设，成为有效补齐健身场馆缺失的一剂良方，宛若“钢铁森林”中的一块绿洲。

事实上，盘活桥下空间的优秀案例在国内不乏少数。北京在西城区天宁寺桥下，建成“运动场+游乐场+停车场”的多元复合功能空间；上海针对长宁区桥下空间，在开拓复合功能基础上，用时尚鲜明 值涂鸦打造标的高颜 志性艺术空间；宁波在老外滩甬江大桥下，打造“桥洞文化集市”重拾老城“烟火气”。而在国外，许多国家针对桥下空间的社区分隔、城市肌理碎片化、空间低效闲置等问题甚至给出了奇思妙想的解答。例如东京“中目黑高架下”被称为“史上最牛桥底空间”，以“共享屋顶”为设计理念，将长期闲置的东急横线和日比谷线下约700米长的狭窄空地，定义为一个连续的、整体的创意店铺共享“大屋顶”；纽约迈阿密将戴德县轻轨下长达10英里、120英亩的开放空间被改造成城市步道、艺术走廊和自然生态的综合体；澳大利亚墨尔本的一段高架线路则被改造为长达17公里的活力体育公园等。

一座城市的温度不仅彰显于日渐林立的高楼大厦间，还应该深藏在背街小巷的各种角落里。一地一桥一路改变的背后，考验的是一座城市的精细化治理能力。期待杭州的桥下空间有更多的“想象空间“，无论是环境宜人的“滨水步道”，还是快速便捷的“桥洞咖啡馆”，抑或是生动活泼的运动场馆，甚至是汇集了书店、餐厅、服饰店等多元化人气元素的休闲商场，如果能围绕地段特点与周边百姓的需求进行创新优化，以更加精细化的思维进行设计，实现更多的社会功能、复合功能、织补功能，那么市民的“日常小美好”将获得更大的满足与实现。

处思方想

惠民产业如何更『惠民』？

□晏非

微观点

相关部门不妨多听听当事群体的意见和建议，在审慎考虑的情况下，将选择权交给他们，并出台措施护航，最大限度利用公共资源服务公众，而不是单靠设置年龄门槛以规避风险。多亲民体验，多科学论证，真正实现社会治理和改善民生相扶相携共同向前。

近日，舟山有市民反映，当地65周岁以上老人不能骑行公共自行车。据公共自行车管理方回应，舟山在2009年引入公共自行车时，明确注册用户年龄上限为65周岁，延续至今。设置年龄限制主要是考虑到老年人普遍反应能力和协调性欠佳，发生交通事故的概率更大，目的也是为了保护老年人的安全。

——5月29日浙江在线

对此，网友们评论各异。有网友表示：平台的做法也可以理解，毕竟老年人骑车发生事故，平台可能也要担责。但也有网友指出：“只要平台提供安全、合规车辆，骑行过程中发生事故，理应由其本人自负”“以后65岁退休，退休后就不让骑公共自行车，这不合适”“限制老年人骑行可以，但年龄至少要再放宽一些”。

据了解，目前国内推行公共自行车的城市中，对使用者年龄限制并没有统一标准。南京市曾为公共自行车管理条例举行过听证会。会上，70周岁以上的老年人能否租赁、骑行公共自行车成为讨论的焦点。最终，“70周岁以上老年人不得租用公共自行车”的限定条款被删除。杭州根据道路交通安全法，规定了上路骑行的年龄下限即12周岁，但没有规定上限。不过杭州市公交集团公共自行车公司相关负责人介绍，企业从顾客人身安全的角度出发，规定公共自行车的租用对象为12周岁以上至70周岁以下。

公共自行车因其低碳环保、绿色出行的特点，目前已成为各地解决环境污染、交通拥堵等“城市病”的有效手段。此外，公共自行车也是国家倡导的低碳发展规划框架内的一项惠民产业。既然是惠民措施，公共自行车具有公共服务性质，理应尽可能服务于更多公众，也就是我们说的“普惠”。

据报道，截至2022年底，舟山市有22.42万名65周岁以上老年人。不管是锻炼还是日常出行，这些老年人对公共自行车都有使用需求。笔者以为，公共自行车既然是惠民产业的一项，应该是尽可能地，也就是更有效、更全方位为社会所有阶层和群体提供服务。如若因为安全问题，就将数量如此庞大的老年群体排除在公共自行车使用群体之外，在管理上便会陷入“一刀切”的尴尬。因此，如何才能让惠民措施更“惠民”、更“普惠”值得探讨。

一方面，政策推出前要经过调查研究、科学论证。近年来，随着人民生活水平提高，我国老年群体的身体素质也不断增强，老年人骑行环游中国甚至进藏者有之，老年人爱上轮滑及其它极限运动者有之。可以说，多数65岁以上老年人仍有正常骑行自行车的能力。如果只是一味地禁止65岁以上的老年人骑公共自行车，这显然不妥。

如果仅以“一个人年龄大了，反应不过来，可能导致交通事故”作为理由，那么我们是不是同样有理由怀疑：少年人年少轻狂、年轻人较易冲动、中年人压力过大……诸如此类，不是都有可能在情绪的影响下造成交通事故？

另一方面，政策推出时也可参考相关规定、差异管理。法律规定，汽车驾驶证的最高年龄为70岁，自行车反倒65岁就不能骑了，这显然有点说不过去。当然，为了安全起见，年龄达到70周岁以上考驾照也是有条件的，比如会有记忆力、判断力、反应力等能力测试，并且需要每年进行一次身体检查，提交体检证明，满足条件方能持证、考证、驾驶机动车上路。那对有需求的老年人，是不是也可以自己提出申请，比如定期提交健康证明，签署骑行免责声明等方式，再经审核通过后解锁公共自行车租借功能呢？

笔者建议，有关部门不妨多听听当事群体的意见和建议，在审慎考虑情况下，将选择权交给普遍的“他们”，并出台措施护航，最大限度利用公共资源服务公众，“普惠”于民，而不是单靠设置年龄门槛以规避风险。多亲民体验，多科学论证，真正实现社会治理和改善民生相扶相携共同向前。

处理『不让行救护车』要引起思考的不止有司机

□徐君

微观点

法律明确，遇救护车、消防车等特种车辆必须让行，体现了“以人为本”的关怀。而“私家车不让行救护车”这起事件，则犹如一面镜子，其引出的一些现象对司机、有关部门都可以引起思考，有则改之，无则加勉。

5月26日，在成都发生这样一件令人义愤的事：在某个红绿灯路口，一辆等待绿灯的私家车挡住了一辆鸣笛的救护车。见私家车纹丝不动，救护车司机下车与私家车上的司机交涉。私家车司机拒绝挪车：“拍照扣分怎么办?!”急救人员表示，如果被拍照，他们可以帮忙取消。但私家车司机仍然坚拒，并摇上车窗中止谈话。

事急从权。救护车一路呼啸，为的是给病患抢时间，被一个有常人之心者遇上，首先会考虑的都应该是主动让行。也正因此，这名私家车司机的行为引发网友强烈谴责：不仅缺乏道德，也缺乏法律意识！在对情况调查核实后，成都交警对该司机依法作出罚150元记3分的处罚。

这起事件中，私家车司机为自己的行为受到了处罚，而对执法者而言，这起事件也是可以提供镜鉴的。首先，就是普法的重要性。依法治国、普法先行。这名司机“不闯红灯”，理直气壮质疑“拍照扣分怎么办”?！可她难道不知道，根据我国道路交通安全法规定，私家车在遇到特种车辆（如警车、救护车、消防车）行驶时，必须及时让路，尽量靠右侧行驶或者者边停车等待，确保特种车辆平稳通过。

其次，是提升服务水平。其实，考驾照时都学习过交通法规，因此司机应该清楚礼让救护车不必有“拍照扣分怎么办?!”的担心。不过有些司机未必是担心违章不能撤销而不让行，倒是担心撤销过程之复杂，而将急人危难之心高高挂起：要撤销违章，要联系交警部门提出申诉，要提供相关证据，要去有关部门跑一次甚至是几次。如果此类“违章车辆”能一申诉即撤销甚至不申诉即撤销，礼让救护车的自觉性将大大提升。

法律明确，遇救护车、消防车等特种车辆必须让行，体现了“以人为本”的关怀。由此，笔者想到了另一种值得商榷的执法行为：在一些红绿灯路口几十米外，常有查骑车人闯红灯的交警在暗处“隐蔽执法”。这种做法似乎比在路口执法震慑效果大，但安全隐患同样大，与以人为本、守护平安的初衷有悖。消除隐患，要在萌芽时就消除；消除闯红灯的危害，就应该在红绿灯下对该行为进行禁止。在红绿灯路口几十米外进行查处，只能属于“事后诸葛亮”。

“私家车不让行救护车”这起事件，犹如一面镜子，其引出的一些现象对司机、有关部门都可以引起思考，有则改之，无则加勉。