

保障慢行交通者的路权

让步行愉悦 让骑行安全

本报记者 姜忠奇 王晶玥

随着越来越多的城市居民选择步行或骑行等慢行交通手段作为日常出行方式，慢行交通者的路权问题也日益凸显。

在此背景下，赋予行人、自行

车与机动车相同的道路通行权利，为步行和骑行者打造安全又舒适的出行环境，减少不同车辆间的争道冲突，成为许多城市必须正视的一道课题。



徐骏作(新华社发)



北京回龙观至上地自行车专用路是北京首条专门服务于自行车通行的道路。图为市民在自行车专用路上骑行。
任超摄(新华社发)

保障路权：莫让出行成“闯关”

“在这种路况下骑车，和‘闯关’没什么区别！”

早上8点，家住北京朝阳区的小潘走出地铁站，打开手机APP，扫了一辆共享单车，准备骑往公司上班。

地铁站到公司的路程不长，但要跨越的“关卡”不少！骑行路上，小潘既要躲开行人，又要应付“逆流而上”的车辆，还必须学会与机动车“贴身肉搏”的本事。“很多机动车行驶在自行车道上，我只能从车流和人行道之间的‘夹缝’中穿过，必须小心谨慎。”小潘告诉记者。

小潘这样的骑行者有烦恼，许多步行出门的市民也面临着类似的问题。“车辆霸占人行道这种事很常见。”北京的王女士直言，许多自行车、快递车直接停在人行道上。“尤其是在小区周边，人行道本来就窄，车辆横在路中间，行人只能绕着走。”

类似的场景，我们身边并不鲜见。比如，自行车道被机动车挤压成了“一线天”，有的路段甚至直接变成了汽车停车位；人行道时常被“侵占”“征用”，行走时要对横冲直撞的自行车、电动车左躲右闪；车道划分粗糙、人车混杂，交通秩序混乱……

这种在“夹缝中求生存”的现象，不仅让自行车和步行者陷入“无路可走”的窘境，而且严重干扰交通秩序，造成不少安全隐患。

过去，人们通常认为驾驶机动车容易拥堵。近年来，一些地方的非机动车道也变得堵塞不堪。

背后的一组数据值得关注。截至2020年9月，全国机动车保有量达3.65亿辆，其中汽车2.75亿辆。自行车社会保有量去年底已近4亿辆、电动自行车近3亿辆，共享单车日均订单量目前超过4570万单。

大量机动车、非机动车涌入城市道路，不仅造成道路局部拥堵，还带来了车辆乱停乱放，挤占人行道、盲道等问题。与此同时，一些城市的道路规划设计不尽合理，公交车专用道较少、自行车道连贯性差、人行道上有障碍物等各种问题都不同程度地存在。

相关调查结果显示，75.6%的受访者认为“停车占用道路等问题影响了出行体验”，认为“时常被机动车侵扰”和“非机动车道较窄”的受访者

分别占比60.3%、56.0%，还有35.7%的网友表示“有些道路并未设置非机动车道”。

过去很长一段时间，许多城市为追求出行效率，盲目拓宽机动车道、建设城市快车道，“汽车优先”成了道路交通心照不宣的潜规则。相比之下，步行、骑行等出行方式却面临路权缺乏保障、配套设施不足等现实难题。因此，维护这部分出行者的路权显得尤为重要。

转变观念：从“汽车本位”到“人本位”

什么是路权？

不妨来看这样一个场景：在一条城市道路上，车辆行人往来穿梭。无论是步行者、骑行者，还是机动车驾驶员，这些交通参与者在时间和空间上都享有进行交通活动的权利，这种权利就是路权。

北京建筑大学交通工程系林建新副教授在参与北京市东城区慢行交通规划过程中，跑遍了东城区的大街小巷。他在调研中发现，行人和骑行者的路权之所以长期处于弱势地位，一个重要原因在于“城市道路在规划设计时受‘汽车本位’观念的影响，没能充分考虑行人和骑行者的出行诉求”。

在“汽车本位”观念的指导下，关注焦点更多指向机动车的交通顺畅。但是，当道路空间分配、交通管理等方面向“四个轮子”倾斜，行人和自行车却要处处给汽车“让路”时，显然忽视了部分出行人群的正当权益。

可喜的是，这一情况正逐步得到改善。

为保障步行和自行车交通的路权和安全，北京市有关部门日前发布了《步行和自行车交通环境规划设计标准》（以下简称《标准》）。《标准》不仅将各级城市道路两侧设置人行道和非机动车道等作为强制性条款，而且强调既有道路不得通过挤占人行道、非机动车道方式拓展机动车道，已挤占的应恢复。

《标准》还有针对性地设置了许多维护行人和自行车路权的具体规定。比如，针对“迟迟不变绿的红灯”，“过街行人的等候时长不宜大于90秒”；为解决自行车停车空间不足问题，“轨道交通车站、交通枢纽、大型公共服务设施等自行车停车需求较大、地面空间不足的，首先应取消周边50米至100米范围内占路机动车停车位，用来设置自行车停放区”等等。

北京市城市规划设计研究院交通规划所副所长盖春英深度参与了《标准》的制定工作，她此

前在接受采访时指出，传统上的路权优先原则是“汽车本位”的，“但现在我们明确提出，我们的优先顺序是行人、自行车、公共交通、小汽车，这是一个最大的突破。”

观念上的突破并不限于此。越来越多的人意识到，道路不光是供机动车行驶的，还是城市的公共空间、活力之源。比如，上海曾发布《上海市街道设计导则》等文件，以塑造安全街道、绿色街道、活力街道和智慧街道为目标，推动道路设计理念从“主要重视机动车通行”向“全面关注人的交流和生活方式”转变。

“有时候，观念上的转变比技术上的进步更重要。”中国城市规划设计研究院交通分院学会主任赵杰指出，随着越来越多的城市转变规划设计理念，将会形成示范带动效应，不断优化和改善交通环境。

“我们的城市规划设计理念正在经历从‘汽车本位’到‘人本位’的转变。”林建新总结。

打通微循环：为慢行交通者“让路”

“有自行车专用道，骑着惬意！”

北京市首条自行车专用道自去年开通后，就迅速成为城市里的“新晋网红”。在这条全长6.5公里、净宽6米的自行车道上骑行，没有汽车干扰，也无需担心行人。不仅解决了居民们的通勤出行难题，也成了许多骑行爱好者的“打卡地”。目前，这条自行车专用道的总骑行量已突破240万人次。

这种设置独立、封闭的自行车专用道，正受到越来越多市民的欢迎。但对于一些交通量较大的城市中心区而言，改造道路、小修小补更为现实。那么城市道路设计如何逐渐向慢行系统倾斜，把更多的路权还给骑行者、行人？赵杰认为，可以从“做优存量”“拓展增量”这两方面着手。

“做优存量”不难理解。比如，《标准》中提到的“既有道路不得通过挤占人行道、非机动车道方式拓展机动车道”“城市道路两侧的非机动车道应按车行道设计，且不得与人行道共板设置”等规定，都是“做优存量”的积极举措。不过，仅仅“做优存量”还远远不够，必须要“拓展增量”。

怎么拓展？在赵杰看来，城市道路并不局限于马路、人行道等概念，绿地、小区、广场等城市空间同样有“拓展增量”的潜力和资源。

“城市绿道不仅是串联城乡游憩、休闲的绿色开敞空间，还兼具着市民绿色出行的功能。”赵杰告诉记者，很多绿道的设计更多考虑健身休闲需求，而非交通便利程度，导致与交通系统的连通性不够。“未来可以尝试将绿道纳入到步行、自行车道系统里，满足通勤交通的需要，充分提高城市空间的利用率。”赵杰说。

记者注意到，《标准》专门规定：“新建居住区应推广街区制，建设开敞式小街区，不应建设封闭小区、大院。已经封闭的小区，大院宜对行人和自行车开放。”在赵杰看来，如果小区的“围墙”能够打开的话，很多生活中的小路都可以利用起来，方便人们交通行走，真正打通街道的微循环。

林建新提到“互联网+交通”的概念。他告诉记者，“小区里的一些道路可以尝试纳入到手机导航系统当中，让更多步行者将城市里的‘毛细血管’利用好。”

在保障行人和骑行者路权的同时，也不能忽视对于非机动车出行方式的规范。生活中，电动车、自行车驾驶人在机动车道穿行，行人不看交通信号灯过马路等现象仍然不时出现。“我们在保障行人和骑行者路权的同时，也要注意对不文明交通行为的规范、管理和整治。”林建新说。

随着慢行交通者的路权保障措施不断完善，城市空间规划设计持续改进，将引导人们更多地采用步行、骑行等出行方式，塑造出更加合理的交通出行体系。

在素有“自行车王国”之称的中国，骑车原有广泛的群众基础，公路上浩荡的骑行大军曾是一道亮丽的时代风景线。不过，随着本土汽车工业发展和生活水平提升，骑车风高一度衰落，机动车成为时尚。

随之而来的中国城市道路交通建设的“汽车本位”思想，一味强调拓宽车道，建设快速路、高架路或立交桥等满足机动车行驶的诉求。与此同时，相对弱势的非机动车和行人路权却不断受到挤压，支路网建设滞后，非机动车和行人压道的空间能省则省，有时只是聊胜于无，更有甚至直接从干道上消失，车道断头、违停占压、占道经营等因素严重影响非机动车和行人出行。

这引发一场日益激烈的路权之争。无论是机动车还是非机动车和行人，这几类交通参与主体，似乎都有对交通状况不满的理由。机动车主吐槽交通拥堵、缺少停车位，非机动车抱怨机动车横行霸道，行人指责机动车和非机动车乱停乱放……“走自己的路，让别人无路可走”的局面在许多大城市绝非笑谈。

在人口百万以上的大城市，这个问题尤为明显。公交车—小汽车—非机动车—行人的路权分配体系根深蒂固，处于弱势的非机动车和行人处在路权之争的食物链末端，路权矛盾愈发突出。在城市土地资源捉襟见肘的背景下，通过大规模拓宽机动车道缓解交通拥堵的老办法，已然走入死胡同。怎么办？

合理分配路权，引导健康绿色出行成为破解难题的金钥匙，这在一些社会发展程度较高的国家已有经验可循。荷兰在上世纪六七十年代也曾遇到过同样的问题，解决办法之一就是建设完善的非机动车交通网络，为绿色出行保驾护航。经过多年努力，从城市到乡村，从公园到森林，自行车专用道四通八达，专用停车场星罗棋布。无论是通勤还是出游，骑车都能获得良好出行体验，这无疑诱惑更多人加入骑行行列——海牙、阿姆斯特丹、鹿特丹等大城市交通拥堵率均在30%以上，列全球城市拥堵率排行榜百开外。

发达国家经历了几十年汽车时代的辛酸苦辣，终于认识到城市交通规划不是为车，而是为人。如今，从道路交通规划层面引领理念转型升级，倒逼绿色出行势在必行。让路权分配回归“以人为本”，在道路交通规划建设更多考虑非机动车和行人通行权，才是治本之策。无论为了缓解交通拥堵，还是保护弱势群体，提升行人和非机动车路权的改革已箭在弦上。

最近，北京发布《步行和自行车交通环境规划设计标准》，调整路权分配原则；深圳发布《自行车交通发展规划（2021-2035）》提出，每年将新建自行车道300公里以上，并以38项行动举措促进自行车交通健康发展。千里之行，始于足下。尽管任重道远，我们已迈出重要一步。毕竟，衡量城市文明程度，不仅是看马路有多宽，车跑得多快，更应该看看非机动车、行人这些马路上的弱势群体，能不能安全、顺畅出行。

合理分配路权 引领绿色出行

康朴

新视角



浙江湖州南浔中心城区沿河公园贯通，为市民出行提供便利。
屠旭东摄(人民视觉)

他山之石

●日本：“一时停止”规则守护行人

“一时停止”是日本道路设计规范下的一类交通标志，其形制为红底、白边、白字、倒三角，历经三代“改版”，形成了现今中间写有日文“止まれ”（意为主动停止）和英文“STOP”的形式。

遇到该交通标志时，司机需遵循“一时停止”规则，即一旦看到该交通标志，无论前方是否有行人，必须停车，右看、左看、再右看各1秒，共计3秒，确定路况安全后才能通行。

“一时停止”交通标志一般安装于三种场景。主干道与支路的交叉口处设置标志——交叉路口车辆汇入主路前应停车左右查看，寻找合适时机并入主路；视距不良的交叉口进出口道处——车辆贸然进入交叉口易发生事故，因此要求驾驶员“一时停止”后通过；人行横道前也是安装该交通标志的主要地段，与一些国家“减速让行”“停车让行”同时存在不同，日本法律规定只允许驾驶员人员停车让行，人行道前“一时停止”，可以大幅度降低交通事故发生率，保障行人路权。

依据日本道路交通安全法，违反“一时停止”规定者会被判处3个月以下有期徒刑或5万日元（约合3000元人民币）以下罚款。

●丹麦：上升为国家战略的自行车发展

在丹麦，每10位国民中有9人拥有自行车，每人每天平均骑行1.6千米。自行车发展成一项重要的国家战略，政府多方面鼓励国民骑车出行。以哥本哈根为例，大多数交叉路口用明显颜色标识自行车道，并将车道延伸至优先等候区域，方便骑行者安全穿越交叉口或转弯。同时，参考机动车道，设置转向分道，保证不同方向的骑行者互不干扰。

丹麦政府还为中长距离骑行者打造了兼具通勤和娱乐功能的自行车高速公路。2012年，哥本哈根大区建成丹麦国内第一条自行车高速公路。截至目前，这样的高速道已开通9条，连接起首都与周边地区。自行车高速公路不允许行人和机动车通行，保证骑行者安全、畅通出行，此外，还设置充电站、修理站、停靠站等基础设施。

（本报记者 王晶玥整理）