

多地加快建设慢行系统，市民慢出行意愿上升——

慢行系统让出行更便利

本报记者 史志鹏

一段时期以来，非机动车道被路边停车位挤占，汽车与自行车、行人“抢道”，线杆、箱体等占压设施设置无序……种种困扰，为自行车和步行出行带来安全隐患，也会影响群众的出行体验。

近年来，各大城市加快建设集通勤、健身、休闲功能于一体的慢行交通系统，为骑行、步行提供良好环境，慢出行成为社会新风尚。在传统观念中，城市代表着速度、快节奏，为何众多城市如今想方设法打造“慢行系统”？慢出行缘何受欢迎？慢行真的“慢”吗？本报记者对此进行了采访。



福建省福州市金鸡山公园揽城栈道。 谢贵明摄（人民视觉）

市民慢出行意愿持续提升

在北京通州，市民高先生“晒”出自己最钟爱的骑行路线：从城市绿心森林公园出发，经漕运码头，一路尽享大运河畔自然风光。

骑行已成为高先生生活中的一部分，每次打卡照片都获得好友连连点赞。“在市区骑行能感受城市的发展变化，在郊区可以领略美景。”通过骑车，他收获满满：锻炼了身体，放松了心情，结识了很多“骑友”。

和高先生一样，清华大学交通研究所副所长杨新苗也是一名骑行爱好者。他注意到，北京这两年道路上自行车道标识多了，非机动车道不断改造拓宽，骑行安全更有保障。

从回龙观至上地，自行车专用路有效提升通勤出行效率；在东黄城根大街，能明显看到“自行车优先”标识。在按照自行车先行设计的道路上，骑行者享有优先权；在平安大街西城段，公交站设在机非隔离带，公交车进站不再影响骑车……杨新苗表示，通过骑行环境的改善，更多人跨上自行车，感受骑行魅力。

伴随绿色出行观念深入人心，骑行之外，步行也成为许多人出行的选择。家住福建厦门的陈女士以往通勤都是自驾或打车，自从公司门口的健身步道修好后，她选择了“地铁+步行”上班。不仅规避了堵车，沿途还能赏景怡情。

作为城市公共交通的延伸和补充，步道在缓解交通拥堵的同时，还结合了厦门山、海、湖等天然生态景观，让人更接近自然。公司旁还有一条环湖步道，工作之余，陈女士经常来这里散步，“饭后休闲、娱乐健身，慢行步道已经融入了我的生活。”

慢行交通是相对于快速机动化交通方式而言的，也称为非机动车、步行和自行车交通。它既包括自行车等非机动车工具与停车设施、人行道、非机动车道、信号标识，也包括与轨道、公交等相衔接的换乘设施及配套管理服务。

近年来，各大城市纷纷加快建设慢行交通系统。“十四五”期间，北京将五环以内路面宽度12米及以上道路全部规划自行车道，打造约400公里的滨水慢行系统；深圳计划每年建成不少于300公里的非机动车道；重庆提出“山城步道总里程2200公里、自行车道450公里”的目标……

市民慢出行意愿持续提升。2021年，北京全市共享单车年骑行量达9.5亿人次，中心城区慢行交通出行比例达47.8%，创近10年来新高；深圳慢出行比也由2016年的58%提升至62%；部分中小城市慢出行比高达70%以上。

“在新冠肺炎疫情期间，步行和自行车在保障居民基本生活、维持城市正常运转方面发挥着基础性作用。”中国城市规划设计研究院城市交通分院副总工程师周乐表示，在城市交通的规划、建设和管理中，重视保障慢行交通路权日益成为共识。

中国发展慢行交通优势足

为啥慢出行受欢迎？首要因素是便捷。杨新苗说，在较短距离内骑行比乘汽车出行所需时间差不了多少。在交通拥堵的情况下，骑行、走路甚至更快，可谓慢行不“慢”。

同时，慢行交通环境的改善大大优化了人们慢出行体验。上班族小王的住所距离单位约3公里，他经常骑车或步行上班。“以前很多道路机非混行，很不安全。骑车时，容易和后面疾驰而来的汽车碰撞、刮蹭。有时汽车突然一声鸣笛，让人措手不及。”小王调侃说，没



▲在甘肃省张掖奥林匹克森林公园，骑行爱好者在湖畔绿道上运动。 杨永伟摄（人民视觉）

▼在浙江省宁波市象山县松兰山沿海岛礁上，滨海慢行步道蜿蜒曲折。 郑凯侠摄（人民视觉）



▲骑行爱好者在湖南省张家界市武陵源区插园公路上骑行。 吴勇兵摄（人民视觉）



▲在四川省巴中市通江县高明湖湿地公园，彩色步道、生态水系与景观树木相映成趣。 程聪摄（人民视觉）



有机非隔离带，也没有护栏，两边都是车，自己成了“肉夹馍”。

小王继续讲述自己的经历：有次骑车，停靠在路边的汽车车主猛地打开车门，幸亏反应及时，要不就直接冲上去了。“好在今天，身边越来越多的道路设置了机非隔离带，将自行车和汽车分流，有的地方还鼓励削减路边机动车停车位，这些都提升了骑行的安全感。”

还有交通信号及标志标线的改进保障着交通系统安全有序运转。长期以来，相较于机动车交通系统，非机

动车交通信号、标志标线缺失或不规范问题普遍存在。“北京马甸立交桥形似苜蓿叶，好多次转着转着就‘找不着北’了。”想起之前骑车通过马甸桥去北土城公园健身的情景，市民李先生不由感慨。现在，北京公安交管部门在马甸桥试点非机动车三级指路系统，“路标清晰、明确，一看就知道往哪儿骑。”

除了方便，慢行也能放松身心，提升生活品质。各大城市把慢行系统从最初的交通功能，向“交通+休闲”转换。在骑行和步行中，亲近一草一木、感受鸟语

花香，不少网友在社交平台分享自己在城里“郊游”的喜悦，感叹“出行原来也能这么浪漫！”

“中国已宣布碳达峰碳中和目标，出行方式的转变有助于实现‘双碳’目标。”杨新苗介绍，步行、骑车都是绿色出行方式。以骑行为例，若一名汽车使用者转为骑车出行，一年就能减少1吨碳排放。

骑行、步行受欢迎，推广慢出行有了良好群众基础。那么，中国发展慢行交通还有哪些优势？周乐表示，城市道路中预留非机动车道是中国大多数城市市政道路规划设计与建设的“标配”，这为国内城市提供了国外城市所不具备的慢行交通基础网络条件。

“中国城市人口密度高、土地利用混合，意味着城市居民的出行大多不需要太远距离，就能满足日常生活需要。”周乐说，这是慢行交通在中国城市中的天然优势。

从“有道可行”到“有道好行”

家住北方一座城市的刘先生喜欢骑车闲逛。一天，他正骑着，突然发现前方竟没“道”了。于是，刘先生只能在最外侧的机动车道上骑行。还有几次，越往前走，非机动车道越窄。

“骑行的连续性有时也很差，比如一辆汽车在前面堵着路，我要停下。有时路边有家单位，进入的车在门口排着长队，我又得停下车。”刘先生无奈地说。

周乐指出，现有部分城市道路上，步行和骑行不连续、“断头路”等问题突出，影响了人们慢出行感受。在解决慢行系统“有道可行”的基础上，还要进一步提升设施的人性化、精细化，使得“有道好行”。

“这就迫切需要从规划设计的源头入手。”周乐说，一方面，要写好空间保障“大文章”。高效整合利用空间资源，充分保障步行和自行车的通行与停驻空间。另一方面，也要搞好“小设计”。比如面对汽车进出的干扰，路边单位的大门闸口可以采取往里移等方法，减少车辆排队对外面自行车与行人的影响；建设慢行道路，同时做好遮阴绿化、照明、休憩等配套设施建设，营造宜人环境等。

杨新苗提出，针对路边停车突然开门情形，实践中，有城市使用了“四边线”。该线划定的区域为汽车车主开门、下车预留空间，能有效保护骑行者及汽车使用者的安全。

记者在采访中发，早高峰时，有的司机为了更快通过，选择驶入非机动车道。即便区分了机非车道，现实中，机动车抢占路权的现象频发。治理此乱象，还须“软硬”兼施。

“硬”的方面，周乐建议，要运用包括大数据在内的多种方式综合调查研判、科学评估，梳理慢行出行需求大的区域、路段，明确慢行交通优先通行权，重点对机动车违法占道行驶、违停等加大监管执法力度。

“软”的方面，杨新苗指出，应加强市民道路交通安全教育，通过宣讲交通安全常识、曝光交通事故典型案例等形式，进一步增强司机文明驾驶与行人安全出行意识。

如果说城市主干道与公共交通是“主动脉”，那么慢行交通就是“毛细血管”。畅通城市交通大循环，需要二者高效接驳。而慢行系统的薄弱环节，往往是“最后一公里”的接驳。正如部分市民反映的，步行、骑行有时是为了坐地铁、乘公交，慢行系统建设今后要在如何更好地解决步行、骑行与公共交通的接驳问题上多下功夫。

慢行系统不只是建设路网，在北大国土空间规划设计研究院副院长李沂禧看来，它跟各种公共设施、生活圈以及停车管理设施等的衔接，是一个系统工程。只有将城市各区域内的慢行系统串联起来，才会形成一个更好更大的服务网络。

提升交通参与者的路权意识

彭训文

塞满停放的汽车，都会影响步行和骑行安全。这其中既有汽车迅速增加、公共设施建设滞后等客观原因，更折射出用路人路权伸张不合理、路权意识不足。

化解路权之争，需要科学合理建设新的公共设施，特别是加强慢行交通系统建设。近年来，许多地方加速构建慢行交通出行系统。越来越多城市管理者意识到，慢行交通不仅是一种健康低碳的出行方式，也是高品质、人性化公共空间的组成部分。下一步，要科学规划，优化各类交通资源配置。比如，慢行系统和城市主干

道如何紧密结合；城市绿道、医院、学校、地铁等重点区域的慢行片区如何科学划定；老城区、狭窄路段的慢行系统如何破解空间不足难题；如何增设安全设施，为骑行者、步行者保驾护航……回答这些问题，需要各地着眼自身实际，在交通系统的“存量”改革和“增量”发展上做好平衡，切实增强慢行系统的环境友好性及对人们的吸引力。

提升参与交通主体的路权意识。路权是公民权利平等、公平正义的体现和延伸，应当切实维护。比如，根据道路交通

安全法，用路人在参与道路交通时应遵循“分道行驶”的原则；机动车通过交叉路口时应当减速慢行，并让行人和优先通行的车辆先行……然而在现实中，一些用路人对进入汽车社会后的路权意识、安全意识和规则意识模糊且缺失，由此引发出不知道正确伸张自身合理路权或滥用路权的现象。

尊重慢行、慢行优先，要从强化用路人路权意识做起。近年来，浙江杭州、陕西西安等城市大力开展“车让人”的文明推广；北京对斑马线前不避让行人的司机

进行处罚；很多地方提倡行人、非机动车驾驶人养成文明用路习惯，“中国式过马路”大为减少……这些实践启示我们，提升路权意识需要综合家庭教育、学校教育、政府部门引导和执法等多方面的教育引导，确保用路人了解交通法规，养成路权意识，并将其上升为普遍意识和行为自觉。

对一座城市来说，拥有一个舒适的慢行系统，让步行愉悦、骑行安全，不仅环保，也使沿街店铺有了人气。这道让人慢慢踱步、顺骑行的风景线，需要你以正确的路权意识和法治观念共同守护。

新视角