

一边是日益增多的非机动车出行需求,一边是城市道路非机动车道的大量缺位,近年来,这一矛盾成了非机动车有序出行的一道坎。近日,广州市规划和自然资源局组织广州市交通规划研究院,发布了《2020年广州市交通发展年报》,提出将因地制宜对道路断面进行改造,保障非机动车的路权。

新快报记者日前走访广州多地发现,除了原先道路规划的不足,影响非机动车出行的还包括车道间缺乏物理隔离、标志不清、车道被非法占用等问题。对此,相关部门在答复省政协委员提案时指出,广州已选取多个试点,采用护栏与机动车道隔离的方式,保障非机动车通行的安全性和舒适性。



■广州市天河路,非机动车专用车道有明显标志。

《2020年广州市交通发展年报》提出保障非机动车的路权,记者走访发现—— 占道借道乱象丛生 非机动车行路难

现状 | 非机动车保有量大 专用车道相对缺乏

家住番禺区海傍地铁站附近的邓小姐,近期购入了一辆二手电动自行车,她说:“最近地铁站改造,需要绕点路,一直想买一辆电动自行车,就正好入手了。”8月30日中午约12时,该地铁站C出口外停满了非机动车。为什么要骑车来坐地铁?一位市民说:“对我来说,自行车+地铁或公交的方式,是最经济、快捷的。”9月9日下午

将近4时,在地铁黄村站B出口处记者看到,这里停放着大量的非机动车。

据了解,借助非机动车出行,已经成为大量市民的习惯。《2020年广州市交通发展年报》显示,在疫情背景下,广州共享单车日均客运量增至153万。而据广东省电动车商会执行会长蓝世有透露,目前广州的电动自行车社会保有量

约400万辆。

一方面,是非机动车出行需求的增加,而另一方面,是非机动车道的缺失。2019年市交通规划研究院发布的调研报告显示,广州主城区近600公里的主次干道中,有近30%的道路没有自行车道(非机动车道);有自行车道的道路中,30%的自行车道宽度小于1米。

部门回应

在95条道路上 设置隔离护栏102公里

日前,省住房和城乡建设厅、广州市政府、省自然资源厅、省公安厅、省交通运输厅等相关职能部门对委员递交的提案进行答复。

答复函提到,将开展人行道净化和自行车专用道建设。省住建厅3月印发了《关于请大力支持人行道净化和自行车专用道建设有关工作的函》,要求各地市在市区范围内选择3-5个区域开展人行道净化和自行车专用道建设试点,清理占道行为,保障通行空间,确保人行道连续畅通。

同时,探索压缩收窄机动车道、建设非机动车道。将综合考虑机动车与非机动车流量、现状道路宽度、安全问题和法律问题等多种因素,探索在已有的城市道路压缩机动车道宽度,开辟自行车专用道。

对于委员建议的制订新的道路交通设计标准,答复函表示,广东将研究制订城市道路横断面设计标准,明确将保障非机动车路权纳入其中。

目前,对于慢行系统的建设情况,答复函提到,广州选取天河区临江大道、海珠区阅江路、白云区云霄路和黄埔区知识城九龙大道等地区开展试点,其中计划在临江大道(6600m)完善自行车专用道各类警示标志标线,在云霄路新增双向2500m非机动车专用车道,采用护栏与机动车道隔离,保障通行安全和舒适性。截至目前,广州已在95条道路上设置机非隔离护栏102公里。

走访 | 多个路段非机动车道不畅 严重影响通行

新快报记者走访发现,在一些画线隔离出非机动车道的路段,市民多数未按画线出行,而有物理隔离的路段,情况相对较好。

现象1 非机动车道变“停车场”

近日一个周六的上午10时许,新快报记者途经天河区东方一路时发现,由东往西、往北的一个路段的非机动车道上,停放着44辆机动车,非机动车道变成了“停车场”。记者发现,这段路用白线画出了非机动车道,没有物理隔离措施,现场有禁停标志,地上有“天河交警拖车”字样。由于非机动车道被占用,多辆自行车、电动车走上了机动车道,在机动车间穿梭。

标志磨损是导致车辆无序停放与行驶的另一原因。天河区石牌东路,部分路段非机动车道行驶标志磨损较为严重,路上停放了不少非机动车。一位市民疑惑地说:“(道路右侧)这里是非机动车道呢,还是非机动车停放区?”

现象2 非机动车道宽窄不一

记者在走访部分设有非机动车道的街

道时发现,非机动车道宽度不等,多为1.5-2米。如广州大道南路段非机动车道宽1.5米,市民朱先生每天需要经过这里,他感觉这条非机动车道“看起来只有1米,完全不符合出行需求,太窄了”,他说,由于宽度不够,自己有时会在人行区域骑行。

同一条路上的非机动车道也存在不同的宽度。例如天河路一侧的非机动车道为1.5米,但穿过天河路与石牌东路的交叉口,来到中山大学附属第三医院附近的天河路时,会发现这里的非机动车道明显宽敞了许多,测量结果为2.1米。

现象3 有障碍物,不便通行

同时,非机动车道存在设置不合理、障碍物遮挡等问题。荔湾区西湾路设有非机动车行驶标志,根据该标志,非机动车应走人行通道区域,但该区域有不利于非机动车通行的五级台阶,台阶一旁有一处斜坡。

8月23日下午5:00-5:10,正值下班高峰期,在西湾路一侧的道路上,约240辆非机动车从机动车道驶过,其中5辆非

机动车在机动车道上贴着路边逆行,仅有1辆外卖配送车走上小斜坡,去一家奶茶店门口取餐。

现象4 有明显隔离的,路权相对明晰

设有物理隔离措施的路段,路权则相对明晰。白云区云城北二路非机动车道约2米宽,中间有物理隔离将机动车道与非机动车道相隔。8月23日下午6时许,记者沿该路步行时未发现机动车占道停靠,但仍有部分非机动车在机动车道上借道行驶。

9月9日中午,在新港东路,记者看到道路右侧有机非隔离护栏,隔离出来的非机动车道,宽度大约允许两台非机动车并行。在现场,一些速度较快的外卖配送车辆,以及驾驶非机动车出行的市民,基本都会在非机动车道上行驶。隔离护栏整体呈黑灰色,有黄色小长方形图案(反光标志)作为点缀,设计融入了广州塔元素。

2020年12月发布的《广州市城市家具建设指引》中也提到,在设计护栏时,将融入木棉花、广州塔、五羊雕塑等元素。

建议加强对自行车道的维护,在一些较宽的人行道设置自行车通行标志,并加强管理。

省政协委员王巧云等5人则在联名提交的《关于平等路权提升广东省交通安全的提案》中,建议制订新的道路交通设计标准,打通非机动车道断头路,拓宽现有的非机动车道。

委员建议 | 打通断头路 拓宽现有非机动车道

早在今年的广东省“两会”上,已有不少委员围绕非机动车的骑行、安全、路权问题建言献策。

“城市发展快速,城区人流量大、交通需求多、道路拥挤、车辆密度高等,导致单车、电动自行车事故多发。”李静波等17位省政协委员联名指出,部分城市公路上没有汽车与单车的隔离线,共

享单车与机动车共同使用城市车道容易造成交通事故。建议合理规划机动车、非机动车、行人道路之间的隔离区间。

省政协委员谭日兴在《关于在城市内道路增设独立自行车道的提案》中同样提到要加强基础设施建设,完善人行道和自行车道等慢行系统网络建设。他

■采写:新快报记者 陈慕媛

■摄影:新快报记者 李小明