

广州慢行出行比例达50.4%

【部门声音】

广州市规划和自然资源局： 慢行系统重点 从两方面规划先行

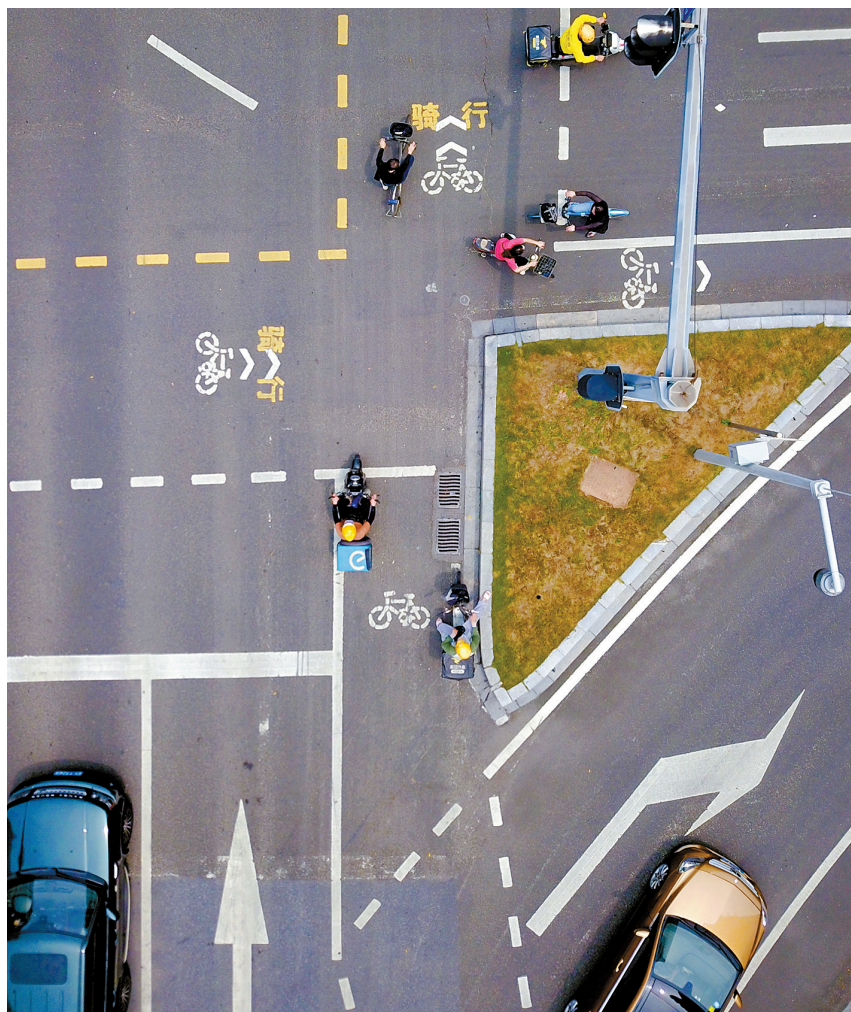
目前，广州市全方式出行比例中，慢行交通出行比例在2022年占比已达到50.4%，电动自行车快速兴起，与步行、自行车共同构成慢行交通新主体。

广州市规划和自然资源局表示，通过一年的调查研究，项目团队完成了研究成果——慢行空间品质提升方案。方案结合广州市儿童友好示范城市、历史文化名城建设，关注不同地区的主导特征，提出相应的道路及慢行空间分配方法。重点从两个方面规划先行：

一是针对广州市现状道路缺少非机动车道的实际情况，从快慢交通空间分隔、分道行驶等角度，提出现状道路改造指引与道路断面改造模式，明确非机动车通行路权，为交通管理部门逐步完善城市非机动车道提供技术支撑。

二是示范先行，支撑全龄友好城市建设方案，具体对不同类型、功能、特点的慢行空间进行统筹融合，打造特色慢行片区，以片带面推动全市慢行空间优化，包括农讲所慢行接驳片区、嘉禾望岗地铁站周边片区、儿童友好示范区、健康无碍慢行示范区、文商旅慢行示范区（北京路片区）、红色漫游路径（农讲所—团一大广场）、桥下空间活化（猎德大桥海珠段）、红线内外融合示范区（马场路片区）、多道融合慢行示范区等9类示范区。

未来，广州将努力打造令人“念念不忘”的街巷道路、“遥相呼应”的地标群、令人“怦然心动”的城市景观，让人们在惬意的城市空间自由呼吸，实现“街”“城”“人”三者的和谐共融。



■在马场路和花城大道交叉路口设置有非机动车道。在规划层面保障非机动车路权，可以更大程度地让机动车、非机动车和行人各行其道。

交通路口能设置遮阳棚
改善慢行通行环境吗？

广州市交通局：
将选取非中心区进行试点安装

采访中，不少市民在一些慢行区域表示，希望能在绿道、交通路口等加装遮阳棚，改善慢行通行环境，广州市人大代表刘彤等代表也曾为此提了建议。对此，广州市交通运输部门日前在关于市十六届人大三次会议第20232429号建议答复的函中（以下简称《答复》）表示，广州市目前的情况暂不适宜大规模推广安装遮阳棚。目前，广州市部分中心城区道路行道树覆盖率较高，已具备较好的遮阳条件，暂无需设置遮阳棚。遮阳棚的安装需要占用一定的道路资源，部分路口

将会影响机动车的正常通行。

《答复》中提到，目前，国内已有杭州、无锡、苏州等城市试点推广在非机动车等候区设置安装遮阳棚，为慢行交通参与者遮阳挡雨，对改善慢行通行环境，助力提升城市功能品质起到一定的促进作用。

但在使用过程中也存在一些问题，如安装限制条件多、极端天气须频繁拆卸、反复安装损害路面结构、棚面易老化残旧影响市容市貌等。结合广州市的实际情况，相关管理部门认为在城市交通路口设

置遮阳棚须充分考虑其必要性和可行性。

广州只有部分非中心城区新建或改扩建后较为宽敞、且行道树覆盖率较低的道路路口，具备设置遮阳棚的初步基础和条件，难以在全市范围内全面推广。接下来，广州市交通运输局将会同有关职能部门，结合道路管养工作实际，进一步开展交通路口设置遮阳棚研究工作。选取非中心区具备安装遮阳棚条件的交通路口进行试点，并根据试点情况，进一步优化遮阳棚安设工作，为广大市民创造安全、舒适、顺畅的交通环境。

【委员建议】

广州市政协委员谭国戡：
修建非机动车道要充分考虑不同人群的出行需求

对于广州的慢行系统建设，长期关注非机动车出行及管理问题的广州市政协委员谭国戡建议，在规划层面保障非机动车路权，修建非机动车道，可以更大程度地让机动车、非机动车和行人各行其道。一则有助于安全，二则是有助于交通管理。当然，要结合现实因素进行考量，比如道路的宽度、是否为单行道，以及该地段是否为公交系统的覆盖面等。

“完善地铁接驳，有利于打通交通最后一公里。”谭国戡说，在从地铁到家的最后一公里中，有老人、小孩，也有行动不便的

人士，在完善接驳慢行空间时要注意台阶的设计是否有利于轮椅的推行，不要设计过于复杂的道路，还要考虑是否需要建设雨棚。另一点是，地铁站离公交站的距离不要过远或是不方便寻找。

“我觉得农讲所地铁站周边改造后呈现了较好的效果，出地铁口后，有雨棚可以遮风挡雨，雨棚旁边是公交车站，路面上没有太多的台阶，走起来方便。”谭国戡提醒，有关部门在完善慢行接驳片区时，要充分考虑各类人群的出行，要让大家能够便利地从地铁站通往公交站。

对于规划提到的“美丽上学路”，谭国戡认为第一要素是安全，让路况可控。还可因地制宜地考虑雨棚的建设，让学生可以更顺畅地通往最近的公交站或地铁站。

根据规划，中山一院周边7家医院将串联打造健康无障碍慢行系统，谭国戡表示，在他看来，该片区总体而言改造难度较大：公交地铁接驳不到位，道路高低起伏，小路口很多，车辆也不少，停车难。他谈了几点建议，“要让片区做到健康无碍，重点是保证安全。要提升对小路口的管理，最好能完善交通与医院之间的道路指引。”

“双碳”背景下，健步走、骑行、乘坐公共交通工具等绿色环保的出行方式受到越来越多人的青睐，漫步城市慢行道上，远离交通拥堵、汽车轰鸣，品味城市生活舒适度与市井味，享受优游卒岁的闲散风光，这样的绿色出行正在成为新时尚。

广州市规划和自然资源局日前表示，通过一年的调查研究，项目团队已完成了研究成果——慢行空间品质提升方案，提出通过打造9大特色慢行片区，以片带面推动全市慢行空间优化。

作为覆盖面最广的交通组成部分，广州城市街道慢行系统目前规划和建设情况如何？这些示范片区有何特色？给市民出行带来了哪些便利，还有何提升空间？新快报记者选择部分示范区域进行走访了解。

■统筹：新快报记者 黎秋玲
■采写：新快报记者 李佳文
陈慕媛 李超朝
黎秋玲 梁贤安
■摄影：新快报记者 郭思杰

名词解释

慢行交通

“慢行交通”是相对于快速和高速交通而言的，一般情况下，慢行交通是出行速度不大于15km/h的交通方式。慢行交通包括步行及非机动车交通。由于许多大城市的非机动车交通主要是自行车交通，慢行交通的主体就成为步行及自行车交通。而在广州，电动自行车快速兴起，与步行、自行车共同构成慢行交通新主体。