

无遮阳 缺电梯 隐患多 广州“问题天桥”还不少!

专家建议以人性化改造答好这道民生必答题,让“百步梯”成为“舒心桥”

“再难也要过，百步去穿桥；认真听吐槽，改造重民生。”这是一位读者读了新快报5月16日报道《过街走个“百步梯” 街坊累到喘吁吁》(08版)后，写的顺口溜。新快报记者全景式走访发现，作为串联城市脉络的空中走廊，广州天桥在缓解交通压力、保障行人安全方面功不可没。然而随着城市快速发展，部分天桥逐渐暴露出设计滞后、管理缺位与安全隐患等问题，成为城市治理的痛点。记者通过天桥体检“望闻问切”：找问题、查病因、比标准、看实绩，听专家和街坊支招如何建设安全、便捷、美观的“舒心桥”。

■采写：新快报记者 邓毅富 梁燕芬

记者走访

在天河商圈过天桥，难避烈日“烤验”

烈日当空的正午，新快报记者来到天河区岗顶人行天桥实地探访。这座连接着中山大道两侧的灰色天桥毫无遮挡，行人撑着伞在滚烫的桥面上快步穿行，金属栏杆更因烫手无法扶。

“每天走这个天桥就像‘渡劫’。”在附近上班的李小姐撑着遮阳伞边走边告诉记者，这座没有遮阳棚的天桥是周边数万上班族、就医患者和购物市民的必经之路。记者注意到，短短十分钟内就有超过200人次通过天桥，其中不乏推着婴儿车的家长和拄着拐杖的老人。

记者观察到，天桥一侧紧邻中山三院，一侧是繁华的百脑汇数码广场，北面通往石牌大型社区，却没有与任何建筑实现连通。更令人意外的是，这座位于广州核心商圈的天桥竟然没有配备无障碍电梯。

体检报告 不少人行天桥已进入“老化期”

新快报记者走访了解到，其实，广州不少人行天桥都进入了“适老化改造”时期了。

广州天桥建设经历了四个主要发展阶段：起步阶段(1980—1990)的代表作品是人民南路天桥，1983年建成，为广州首座人行天桥，现存问题是锈蚀严重。

快速发展期(1991—2000)，建设高潮是迎接“六运会”“九运会”等大型赛事，典型代表是天河体育中心周边天桥群，设计缺陷是未预见商业区人流暴增，排水系统设计标准过低。

品质提升期(2001—2010)，顺应亚运效应，新建和改造天桥136座。遗留问题是电梯配置不足，维护标准不统一。

智慧化阶段(2011—至今)，现存矛盾是新老标准交替，智慧设施运维成本高。

缺乏电梯，对老年人“不够友好”

越秀区解放北路天桥因无障碍设施缺失而备受批评。这座建于上世纪90年代的天桥只有台阶没有坡道，给老年人、残疾人和携带大件行李的市民带来极大不便。一位使用轮椅的市民无奈地表示：“这座天桥对我来说就像一道无法逾越的



■天河岗顶天桥人流拥挤、楼梯狭窄，上落处经常被电动车、自行车占道。

老人推婴儿过天桥“就像打仗”

15日下午3时许，新快报记者来到越秀区盘福路和东风路交界处的人行天桥，这条连接多条主干道的天桥路面开阔，绿化措施也到位。记者在附近走动的居民却认为，没有遮阳设施，没有电梯和自动扶梯是最大的硬伤。

68岁的张阿姨告诉记者，每次和老伴带着孙儿过天桥，就像打了一场仗，“两岁的孙儿坐在婴儿车里，我们一个拖，一个拉，一上一下真是累到要哭了”。常常接送孙女上下学的贺老伯也叫苦不迭，“老人和小孩都累，主要现在是夏天，又闷又热，过完天桥往往都是一身汗。”

记者发现，该天桥引桥虽然设有中途休息平台，也有扶手和非机动车道。但是由于坡度有些陡峭，而且防滑措施不到位，因此，非机动车上、下桥还是非常吃力。常常用该天桥的外卖小哥阿荣表示，上桥几乎每次不得不绕行很远的路。”类似情况在广州老城区并不少见。

据了解，广州不同区域的人行天桥因建造时间、使用年限和维护情况不同，其破损程度和维修状态存在较大差异。一般来说，临时天桥设计寿命为5年；常规天桥若无严重病害可达10年以上，但需定期维护。如果是结构性破环，如越秀区先烈中路人行天桥因安全隐患被列入拆除计划，已于2024年12月封闭，2025年1月完成拆除。



▲越秀区盘福路和东风路交界处天桥没有电梯，行人尤其是老人上下桥非常吃力。

久失修，存在一定安全隐患

更令人担忧的是部分天桥的结构安全问题。如海珠区的新港中路天桥曾多次出现桥面破损、护栏松动等问题。周边居民对此忧心忡忡：“每次走过去都提心吊胆，不知道什么时候会有碎片掉下来。”

海珠区工业大道—宝业路天桥也存在主梁渗水、支座变形、栏杆锈蚀等问题，且主梁自振频率过低易导致结构疲劳损伤；万松园天桥和海珠购物中心天桥也出现桥面破损、栏杆脱漆、桥面开裂等老化问题。

对此，城市规划专家袁奇峰指出：“我

们常常以当下的需求来设计未来几十年的基础设施，这种静态思维必然导致设施很快落后于发展。”

据介绍，广州80%的天桥建于2000—2010年左右，当时的设计标准过分强调通行功能，往往忽视人性化需求。

欠前瞻性，天桥设计落后于发展

此外，部分天桥选址欠妥，如客村立交天桥投资数百万元，但使用率却不足30%。根本原因在于其选址距离地铁3号线客村站B出口达280米，而行人直接横穿马路的距离仅50米。

部门协调不畅也是重要因素。天桥建设涉及规划、住建、交通、市政等多个部门，而运营维护又可能归属不同单位，这种碎片化管理极易导致责任推诿。一位市政工作人员透露：“天桥电梯经常损坏，因为建设归住建部门，维护归城管部门，电力供应又属供电局，一个小问题要协调多个部门。”

典型“问题天桥”扫描

● **体育西路人行天桥：**广州残联2023年调查报告显示，全市368座人行天桥中，完全符合无障碍标准的仅占18%。体育西路人行天桥

虽然设置了坡道，但1:4的坡度远超国家标准(1:12)，轮椅使用者根本无法独立通行。
病因：无障碍设施缺失。

● **岗顶天桥：**在晚高峰时段(18:00—19:30)人流量达8000人次/小时，但其主梯道宽度仅2.4米，远低于《城

市人行天桥设计规范》中“商业区天桥梯道净宽不宜小于3.5米”的标准。
病因：通行能力设计不足。

● **中山大道西天桥：**采用抛光瓷砖铺装，在雨天摩擦系数仅0.35，远低于安全标准0.6。2023年雨季

期间，该天桥共发生23起滑倒事故，其中5起构成轻伤。
病因：材料选用不当。

● **广州火车站天桥：**电梯故障率高达42%，平均维修响应时间超过72小时。调查发现，维保合同约定的“2小时响应”条款形同虚设，实际执行

中常因配件采购流程拖延。2025年一季度投诉数据显示：天桥设施报修平均解决周期达5.3个工作日。
病因：设施维护滞后。

专家建议

试点“天桥长”，走向精细化治理

一位不愿意透露身份姓名的城市规划专家认为，解决天桥困局需要建立“规划-建设-管理”全链条协同机制，走向精细化治理。推行“天桥体检”制度，建立数字化管理档案；试点“天桥长”制，明确管理责任主体；设立专项维修基金，确保保养资金到位。

智慧化改造迎来重要窗口期

华南和谐社区发展中心主任周活宁认为，广州天桥系统的提质升级需要实现三个转变：从“交通设施”向“城市公共空间”的功能转变、从“被动维护”向“主动预防”的模式转变、从“部门管理”向“社会共治”的机制转变。

周活宁认为，要完善公众参与机制，重要天桥改造前行30天的公示征求意见。

随着《广州市城市更新条

以人为本，天桥改造需系统性优化

“城市天桥不应只是冰冷的钢筋水泥，而应是充满温度的人文空间。”广州市情评论员一鸣认为，要真正改善现状，需要科学规划：天桥选址应结合人流量和实际需求，避免“建而不用”。可进一步优化设计，增加无障碍设施，拓宽梯道，提升通行效率。同时要加强维护，定期检修桥面、电梯，避免“小问题拖成大隐患”。再者，就是要严格管理，整治占道经营，增设监控和照明。

声音

人行天桥可以这样改造

综合街坊、专家的意见以及已经改造天桥的情况，根据《广州市人行天桥与人行地道技术规范》，新快报记者归纳出对人行天桥改造的三点愿望：

一是坡道拓宽与优化设计。比如针对非机动车推行需求，部分天桥坡道可由原3条窄坡道合并为2条，其中一条拓宽至0.8米，并调整倾斜度以提升通行便利性。如荔湾穗盐路人行天桥改造中，梯道两侧各增设90厘米宽的坡道(原单侧坡道拓宽30厘米)，中间保留2.4米人行通道，实现人车分流。

二是防滑处理与安全警示。在坡道表面涂装高分子防滑材料或加铺陶瓷颗粒，减少雨天湿滑风险，并设置“下车推行”警示牌，保障行人及非机动车的安全。

三是无障碍设施全覆盖目标。根据《广州市无障碍环境建设发展规划(2021—2035年)》，2025年前新建道路无障碍设施覆盖率须达100%，既有道路改造达标率80%，包括持续增加人行天桥的无障碍电梯、轮椅坡道等设施。

知多D

广州天桥建设标准

根据《广州市人行天桥与人行地道设计规范》，天桥桥面宽度根据人流量确定，最小不得小于3米，商业区等人流密集区域建议达到6—8米。荷载标准上，天桥需满足每平方米500公斤的荷载要求，确保大型活动时的人群安全。

人性化设计是广州天桥标准的重点。新建天桥必须配备无障碍设施，坡度不大于1:12，并设置防滑地面和双层扶手(高度分别为0.65米和0.9米)。同时要求设置雨棚、照明和监控系统，提高全天候使用舒适度和安全性。在导向标识方面，规定采用统一规范的标识系统，关键节点每50米应设置指示牌，并考虑盲道和语音提示等无障碍信息指引。

值得注意的是，广州针对特殊区域的天桥还有附加要求。如学校周边天桥需加强护栏密度防止儿童坠落，医院周边天桥需考虑担架通行需求，商业区天桥则需预留广告位和景观照明设施。这些细化标准体现了城市管理的精细化趋势。



■越秀区盘福路和东风路交界处天桥，老人家吃力上桥。