

数据透露“机非共享车道”试点成效

广州已试点设置共享车道约60条,记者走访一探究竟

记者走访

“电鸡”有路走、骑行更安全
但屡见机动车久停共享车道

近日,新快报记者分别在工作日的午后和晚高峰时段,对海珠区新港西路(西接东晓南,东至下渡路段)共享车道试点路段进行了走访。该路段长约2.9公里,除少部分路段因道路狭窄或存在复杂路口不具备设置共享车道条件外,其余路段的双向车道均设置了共享车道。共享车道入口处指示牌十分醒目,有的是黄底蓝字写着“共享车道”,有的标明“非机动车、机动车共享车道”。大部分共享车道的宽度在3.25米及以上。

在新港西路试点路段,新快报记者骑行体验发现,共享车道足够宽、延续性好,解决了以往“道窄车多”问题,与外侧机动车道有物理隔离,一方面让骑行安全更有保障,一方面避免了非机动车的随意变道穿插,降低了对其他车道车辆的通行干扰,改善了路段的交通秩序。

走访中记者发现,共享车道存在两个突出问题:一是机动车久停,长时间占用共享车道;二是车辆驾驶人按交通规则通行。

在鹭江地铁站B出口对出试点路段,由于路边是商场,门店众多,共享车道被各种车辆停占,私家车、快递车及送货车等挤占了其他车辆的通行空间。无独有偶,在新港西路近江南新苑北门路段,虽然有严管路段交通标志牌,但仍有多辆机动车无视交规,长时间停放在共享车道上,甚至有司机在车内午睡。

11日下午,记者在天河区冼村路(花城大道至临江大道)试点路段观察到,尽管多数非机动车依据规定在共享车道内行驶,但仍有少部分非机动车行驶在机动车道上。不按车道行驶的电动自行车多来自外卖或者生鲜配送平台,还有部分非机动车在共享车道逆向行驶。

截至今年6月底,广州市电动自行车累计登记上牌数量已超过610万辆。电动自行车在方便市民出行的同时,也成为城市交通治理的一大痛点。新快报记者近日获悉,目前,广州市交通规划研究院协助相关部门在广州中心城区约60条路段开展长度约42公里的机非共享车道(下称“共享车道”)试点。共享车道是否真正方便?市民看法不一。

■采写:新快报记者 陈慕媛 黄闻禹
■摄影:新快报记者 龚吉林



■海珠区东晓路试点路段,机动车、非机动车有序行驶在共享车道上。

知多D

机非共享车道

针对部分干道难以增设非机动车专用道或非机动车道宽度不满足规范要求 and 通行需求的问题,广州市交通研究院在广州交警组织下,提出作为设置非机动车专用道过渡形式的机非共享车道。

机非共享车道由道路最右侧的1条机动车道与非机动车道(如有)合并,采用一定措施与左侧机动车道隔离,车速限制在40km/h及以下。车道宽度一般不超过5米,与其他机动车道通过高护栏、隔离桩或标线等形式隔离,入口设置共享车道端头标识,在路口、停车场出入口以及路段间隔一段距离设置隔离护栏开口,满足车辆变道需求。

近年来,广州市交通、公安部门按照“能设尽设”原则,推动非机动车道建设或改造。到2024年底,广州中心城区主次干道非机动车道设置率由2020年的55%上升至82%。



■在天河区冼村路(花城大道至临江大道)试点路段,机动车与非机动车在共享车道上行驶。

实施效果

非机动车在规定道内通行量提升50%以上

2025年广州市政府工作报告提出:进一步优化设置非机动车道、让电动自行车“有路走”。

广州市交通研究院(下称“交研院”)通过对部分机非共享车道试点实施效果分析发现,在没有增加道路资源的情况下,通过优化路权分配、创新交通组织方式有效拓展了非机动车通行空间,提升了城市慢行系统,能够有效应对电动自行车流量剧增带来的交通压力,起到了规范电动自行车通行秩序、盘活道路资源、治理机动车违停交通违法行为、消除安全隐患等积极效果。

有效盘活最右侧车道

当前广州市中心城区干路最右侧车道的车速大多在25-30km/h,实际承载交通量仅为中间车道的40%-70%,受车辆占道停车影响车道利用率不高,具备机动车与非机动车特别是电动自行车共享的客观条件。实施机非共享车道后,有效盘活最右侧车道,减少电动自行车对内侧车道车辆的影响,提升道路整体通行效率。

以新港西路中大东门至下渡路段、新港中路丽影广场对出路段(西往东方向)为例,改造后非机动车占用内侧3条机动车道流量占比由61%下降至约5%,共享车道内非机动车占比由不足40%提升至约95%,改造后非机动车在



■荔湾区西湾路(增埗河至西湾横路)试点路段。(交研院图)

规定车道内通行车流量提升50%以上。另外,共享车道内机动车在该断面车流量占比由9.2%下降至8.8%,机动车流量未明显降低。

非机动车随意变道穿插大量减少

实施机非共享车道后,优化拓展了非机动车通行空间,有效应对早期规划建设道路没有预留非机动车道、当前受道路条件制约难以设置满足规范宽度要求非机动车道的问题。

目前已实施试点中,实施前无非机动车车道的路段长度占比约14%,如天河区冼村路(双向)、元岗横路(北往南方向)及白云区空港大道(双向)等;实施前非机动车道宽度位于1.5~1.8m之间的路段长度占比约61%,如海珠区新港路、江南大道北(小港路至南华东路)、东晓路(金禧路至前进路)、天河区兴华路(沙太路至广州大道)、沙太南路(兴

华路至陶庄路)以及白云区三元里大道(德康路至益寿路)等。实施后,非机动车通行空间均由不足2.5米或“无路可走”拓宽至3.25米以上,骑行体验感得到较大提升。同时,非机动车被隔离护栏限制在机非共享车道内行驶,随意变道穿插大量减少,降低了对其他车道车辆通行干扰,有效改善路段交通秩序。

追尾等交通事故发生概率降低

交研院提到,实施机非共享车道后,机动车在共享车道内“即停即走”,有效减少长时占道违停交通违法行为。受护栏物理隔离影响,机动车在机非共享车道内临停会受到后车催赶,临停时间普遍较短。同时机动车与非机动车均依次跟随通行,车速限制在40km/h及以下,两者速度差缩小至20km/h以内,降低了发生追尾、侧向碰撞交通事故的概率,有效消除安全隐患。

专家看法

有效缓解机动车
与非机动车行驶矛盾

“车满为患、道路狭窄,这是广州当前的一个现状。”广州市政协常委欧阳智鸿表示,在有需要的路段设置机非共享车道,能够有效缓解机动车与非机动车之间的行驶矛盾。设置共享车道并加以规范引导,能够让更多电动自行车车主走上共享车道。如果不设置这样的车道,电动车为了追求方便走上机动车道,反而更加危险。

他认为,要营造更安全的出行环境,除了设置共享车道,广州还需要从源头控制非机动车的数量,不要纵容非机动车野蛮生长。不然的话,广州将越来越堵。他指出,此次机非共享车道的探索,要充分总结经验,如果探索比较成功,也可以作为经验进行延续,是否长期推广,则要从实际出发,充分考虑利弊。