

人行道“缩水” 占道乱象频现 行人“无路可走” “各行其道”为何这般难？

■记者 金冬冬 蔡自祥 陈小斌

近年来,瑞安不少路段的人行道因为各种原因越来越窄,有的仅容一人勉强通行,行人不得已走到非机动车道上;有的则被电动自行车、共享单车挤占,行人只能在车缝间“穿梭”。这些现象不仅严重影响行人通行的安全与舒适度,也使城市道路精细化管理面临严峻挑战。城市道路越修越宽,为何部分人行道却越来越窄?本报记者对此进行了实地探访。

人行道“缩水” 行人“无路可走”

日前,记者来到了安阳街道瑞祥新区翡翠悦府附近,该小区边上有一条不足百米的人行道,上面设立了不少路灯杆,紧邻非机动车道和公交站台。这条人行道最窄处宽度在0.8米左右,除去路灯杆占用的空间,实际可通行宽度仅剩0.2米左右。市民需要收腹侧身而过,更多的行人干脆选择直接走上非机动车道。“非机动车道上电动自行车来来往往,肯定不安全,走人行道肯定踏实。”市民虞先生坦言。带着孩子的市民张先生也倍感无奈:“儿童推车在人行道上根本推不过去。”

除了人行道的原始宽度不足外,共享单车、电动自行车等随意停放也进一步挤压了行人的通行空间。在时代中央公园小区门口的安阳路上,宽近2米的人行道被行道树池、路灯杆等公共设施占据了大半,剩余可通行人行道宽只有0.8米。尤其在十字路口和小区停车场入口处,由于未设停车位,人行道上密密麻麻地停满了非机动车,变成了一个“停车场”,行人几乎无法在人行道上顺畅通行。“车多人多,根本没有人行道可走,上面停满了车,走也走不过去,走非机动车道又很危险。”市民周女士

感叹,“城市发展越快,方便人走的路反而越少。”

随着道路不断拓宽,城市日益追求“车行效率”,行人通行的基本空间却在不知不觉中变窄、变挤。记者走访发现,一些大型商超、医院、住宅区周边是人行道被占用的“重灾区”。瑞安市中医院门口,原本宽敞的人行道停了两排非机动车,中间留下约1米的有效通行宽度,行人和非机动车混行。瑞安市人民医院门口的道路情况则更为严峻,高峰期人流量大,行人通行异常拥挤,推车、轮椅通行更是难上加难。

“电动车太多了,有时候根本挤不过去。”市民杨女士表示,“周一到周五人流量大,应该设置固定停车点,不能两边都停满车辆。”

普通市民正常行走尚且如此困难,对视障人士来说更是一种挑战,人行道上的盲道几乎被各种障碍物侵占。市民周女士对此深有体会,她曾为一位盲人引路,对方“摸到的全是车,根本走不了”。她呼吁:“请有关部门实地看看,现在还有多少人能真正走在人行道上?”



人行道被车辆挤占

规划滞后于发展 “人本理念”待回归

那么,人行道的宽度究竟有无标准?城市道路在规划之初是如何考量的?记者带着疑问来到了瑞安市城乡规划设计研究院。该院总工程师陈镇告诉记者,人行道最小宽度不宜低于2米,且不应包含树池、电线杆等设施带。“道路分为快速路、主干道、次干道、支路等,断面设计各不相同。”陈镇说,“主干道以车行为主,因此在开口、车道宽度等方面都要尽量减少对车辆的干扰。”

那么,既然人行道有“宽度不低于2米”的底线规定,为何在瑞祥新区的安阳路仍出现了极度狭窄的人行道?据了解,瑞祥新区最初规划人口约为3万至4万,随着新区逐渐成熟,人口持续增加,非机动车与机动车数量不断上升,原有规划在应对实际需求方面显现出一定的滞后性。安阳中心城区开发建设中心相关负责人解释,该路段经历过2次改造,增设了港湾式公交站台,并划设1.75米宽非机动车道,这些设施都在不断挤占有限的道路空间。此外,翡翠悦府开发商曾承诺在建筑红线范围内退让距离来建设人行道,但后期实际建设中在该区域设置了绿化带,影响了人行道的有效宽度。

不过,这种“人行道困境”并不是不可扭转的。陈镇表示:“瑞祥新区人口密度超出初期预计,但我们仍可通过城市更新、交通组织优化、路权重新分配和断面改造等方式



重新规划停车位,分配新路权

逐步改善。”

道路空间是社会资源,然而目前我国缺乏“以人为本”的路权分配依据,慢行通行权往往难以保障,城市交通发展政策仍过于偏向机动车和非机动车的出行。瑞安更深层次的问题在于道路“分工”不明确,陈镇说,“我们最大的问题是系统性问题,有些道路等级与性质混淆,该快的道路不快,该慢的道路不慢。”

未来,在慢行空间规划中,保障慢行路

权将成为重点。市城乡规划设计研究院在设计道路时会建立相应模型,将道路划分等级,若为生活性次干道,考虑到车速较慢、出入口人流密集,会在24米或32米的道路总宽中,优先保障人行宽度,确保2米底线得以满足。“首先要明确道路等级,要有宽的用处,根据不同街区因地制宜。”陈镇说,“其次,断面设计要回归以人为本,在路权分配上向行人倾斜。第三,后续管理维护必须严格,提高违法成本。”

【记者手记】

人行道作为城市脉络中不可或缺的“毛细血管”,本应是安全、便捷出行的基本保障。我国《交通强国建设纲要》明确提到,要加强城市步行和自行车等慢行交通系统建设。无论是基于打造城市宜居环境的考虑,还是为了激发城市的文化和商业活力,城市更新都应回归“人本视角”,让街道不再仅仅是车辆的“通道”,而是行人共享的、可安心的“漫步空间”。



占道乱象集中 执法管理面临挑战

为何人行道被占用的现象如此普遍?市综合行政执法局安阳中队副队长何振宇分析道,一方面源于非机动车数量快速增长;另一方面,商圈、小区周边配套停车位不足,难以满足市民日益增长的停车需求,迫使车辆“外溢”至市政人行道。

“吾悦广场周边市民的非机动车停放需求非常大,我们此前已协调共享单车企业,将原共享单车停车点设为禁停区,把车位留给市民停放自有车辆。”何振宇介绍。为从源头缓解停车与通行的矛盾,市综合行政执法局已协调相关部门,在吾悦广场附近的

华尔达路一侧增设停车区域,优先满足市民自有车辆停放需求,以减少违停挤占人行道的乱象。

与此同时,针对屡禁不止的违停问题,我市上线了电动车违停管理系统。何振宇介绍,执法人员可以通过系统查询车主信息,并进行劝导教育、转移车辆。近两年来,全市已累计处理违停非机动车3500余辆。

何振宇表示,仅靠政府部门管理远远不够,还需要市民共同配合,绿色出行,合规停放非机动车,不占压盲道,把通行空间还给行人。



| 农商直贷通 |

直接贷 零手续费

温馨提醒

- 贷款请选择正规金融机构,远离不法贷款中介!
- 中介机构(或中间人)提供的贷款资料“包装”服务,会触及骗取贷款罪、贷款诈骗罪等刑事犯罪。
- 本行未与任何中介机构(或中间人)开展贷款合作,不收取正常利息以外的任何费用!

举报监督电话:0577-65813098 4008057702

涉及信贷业务过程中收取正常利息以外费用的,经举报核实,本行将予以奖励。