

治理自行车道，这件好事能否办好？

□本报记者 盛丽 周美玉 陈曦



自行车是不少人出门时的交通工具，然而诸如被机动车占道、和行人混走、没有隔离标志等现象，却让骑车族的道路越骑越难、越骑越窄。怎么才能破解这一难题，让骑车族一路畅通？对此，市交通委表示，今年内，北京将治理300公里自行车专用道，启动编织一张便捷通达的自行车专用道网。预计到2020年，北京五环内的自行车道将从目前的700公里增长到3200公里。

【探访】

险：机动车“借用”车道行车

“这路也太难骑啦！”在位于四路通的自行车道上，不断出现的机动车让不少骑车族左躲右闪。在探访中，记者发现不少路段都能见到自行车道被占用现象。原本不宽的车道，不是被机动车占用停车，就是挤进机动车行驶，让骑车人感到无奈。

周一早高峰车辆本来就多，南三环刘家窑桥附近的辅路上也不例外，在一处路口，机动车往往要等几个红绿灯，才能通过路口。于是，不少心急的车主就“借用”非机动车道行车了。

采访中，记者看到，一辆宝马越野没有打灯，直接将车并到了非机动车道上，刚巧有一辆电动自行车路过，速度也很快，两车差点相撞造成事故。

“这样的事情每天都在发生，我已经见怪不怪了。”骑自行车路过的张先生略显无奈地说，“这三环辅路有些地方是挺窄的，而且也没有专门的自行车道，有

些小汽车还不够自觉，真是没有办法。”

张先生告诉记者，他其实也是“有车一族”，以前开车的时候经常遭遇堵车，耽误不少事。其实，他家和单位相距不远，他一气之下就开始骑自行车上下班了。“骑了一阵，发现既能省油费，还能锻炼身体，就坚持了下来，已经有两年了。”

“作为曾经的车主，有时我也能理解堵在路上的车主他们焦急的心情，但他们还是应该克制自己的行为，遵守交通规则。毕竟，开车的是‘铁包肉’，骑自行车的是‘肉包铁’，像小汽车突然变道、占用自行车道的行为，对于骑车人来说，真是太危险了。”张先生说。

除了小汽车占用非机动车道这种情况，记者也发现，有些自行车主也会“借用”机动车道，跟机动车混行，这样的行为似乎更加危险。



只能通过一辆车。隔离带也被挪的七扭八歪的。”

据了解，根据自行车道分类，一般包括专用型自行车道、利用现有车道加以分隔自行车道、利用现有车道的自行车道。其中，专用型自行车道是指完全与其他车辆、行人分开，专为自行车而使用之车道。这种专用车道通常提供游憩活动使用，其设计宽度为2.5至3.0公尺，一般设置在开放空间如公园、废弃铁道、河堤等。

而利用现有车道加以分隔自行车车道中，若属游憩型，但附设于一般道路旁之自行车专用车道，通常其设计宽度为1.2至1.5公尺。若不属游憩型自行车道，也是利用现有车道加以分隔，也就是其车道与车辆行人平行，但有栏杆、分界砖或标线来划分区域出来。

记者了解到，今年整治的300公里自行车道，包括市、区两级，其中，150公里为市管城市道路。与往年疏通一条路的工程相比，今年自行车道整治以“区域连通、成片成网、综合交通、环境治理、形成规模”为目标。北京市交通委路政局介绍，主要以三环辅路为年度工作重点，结合干线城市道路大修与自行车道、人行步道整治专项工程同步进行。

具体方案是，今年年底前，北京三环辅路347处机动车与非机动车通行冲突点将疏通，全线97公里的自行车道将清除障碍、彻底理顺，实现市民骑行全程无断点、机动车无法闯入自行车道。另外，几乎所有立交桥下都会铺设彩色自行车道，明确骑行路权。

在今年年初，北京市城市道路养护中心对三环路开展了调研，记者了解到，这347处机非通行冲突点含路口及公交车站等处。“公交车进出站，势必影响自行车直行，所以也被定义为冲突点。”城养中心养护科副科长杨扬说。

目前，具体方案已经出炉：计划将农业展览馆站、四通桥东站和大钟寺站等7处公交站台改造为自行车后绕式港湾，减少公交进出站与骑行交织情况。一些公交车站附近也会铺“红毯”，提示公交车进出站时注意正常行驶的自行车。

另外，西三环外环新兴桥南侧、内环玉渊潭北街南侧等全线路口将增加机动车与自行车隔离护栏1.1万延米，避免机动车占行路口自行车道；三环沿线立交桥下路口适当位置也会增设彩色铺装路面明确路权，面积共约5万平方米。

今年8月初，我国第一部统筹城市道路空间规划设计的地方标准——北京《城市道路空间规划设计规范》正式实施，目前已用于北京城市道路新建和改建的审批和建设。

为了确保行人和自行车交通的路权不受侵犯，《规范》中进行了强制性条款设置，包括各级城市道路两侧应设置人行道和非机动车道，且不得中断，交叉口范围内的非机动车道宽度不得小于路段上非机动车道的有效宽度等。

目前，德胜门内大街、西什库大街已经完成改造，道路更平坦、护栏更安全、指示更清晰……最近许多途经德胜门内大街的市民发现，曾经的老路修缮一新，连同周边几条市政道路共同打造慢行系统，通过缩窄非机动车道入口的宽度，杜绝机动车抢道。

窄：停车占用非机动车道

采访中，记者发现，非机动车道除了饱受小汽车占道的困扰，还时常要面对小汽车临时停靠的问题，特别是靠近餐馆、超市、家居建材市场、老旧小区住宅小区等的非机动车道，尤其明显。

上周末，十里河附近一家建材市场外的非机动车道，就俨然变成了停车场，而骑着自行车的人们则被迫驶入了机动车道。面对记者“正规停车场就在前面，为什么不进去？”的提问，不少车主都会微微一笑表示，“拉点东西，马上就走。”或者“不会停太长时间，一会就走。”

“占道的小车是挺烦人的，骑得好好的，非得给占了，我们还得跟机动车抢路去。可能，人家小汽车还觉得我们挺烦的，还是希望交管部门能加强管理吧，

光靠自觉是不行的。”一位骑着“二八大杠”的大爷表示。

“我觉得十个开车的人里，有九个半肯定都在非机动车道上停过车。”在某企业从事业务工作的王家强肯定地说。他告诉记者，由于工作需要，他经常到全市各处拜访客户，虽然公司会给他报销油费，但是并不负责停车费。“停车费这么贵，动不动就8块钱、10块钱、15块钱一个小时，我这哪停的起啊，所以只要路边能停，我大多会选择停路边。”

“选择把车停路边，也是要冒风险的，有可能会被贴条，还有可能被划车。”王家强坦诚表示，“有时候，时间长了，什么地方能停，什么时间能停，就觉得自己知道了，可实际上，也不一定，就是总抱有侥幸心理。”

杂：人车混行骑车举步维艰

除去被机动车占道“欺负”，不少骑车族还提到，行人不按规矩行走，也同样让骑车变得举步维艰。在位于崇文门的一处路段，记者注意到这里的自行车道上，不少行人悠闲地走着。而自行车、机动车、行人混杂在一起的场景，让人很是揪心。

“自行车道本来就窄，还有右边是行人，左边是机动车，骑车的人和游戏过关差不多。”家住崇文门附近的张蕊说。记者了

解到，之所以产生人车混杂的现象，其中一个原因就是，不少临街店铺占用人行道，导致行人无路可走，只得占用自行车道了。

除此之外，还有道路设计的不合理。人行道和自行车道之间，没有明显的隔离标志，不少不自觉的行人会大摇大摆的走上自行车道。

“怎么感觉现在自行车道，越骑越窄啊。”市民李涛表示，“有的地方，自行车道窄的可怜，

【破解】

年内打通300公里自行车道

由于开学、中秋节、国庆节等多重因素叠加，北京每年的9月份都成为全年的“最堵月”。

北京交通部门多方面采取措施缓解拥堵，其中包括完成50公里的自行车道整治，包括对地安门内大街、旧鼓楼大街和四环辅路的整治。

其实，这50公里只是今年整

体规划的一部分。在今年4月24日第二个“北京自行车日”上，北京市交通委主任周正宇就宣布：今年内，北京将治理300公里自行车专用道，启动编织一张便捷通达的自行车专用道网。预计到2020年，北京五环内的自行车道将从目前的700公里增长到3200公里。