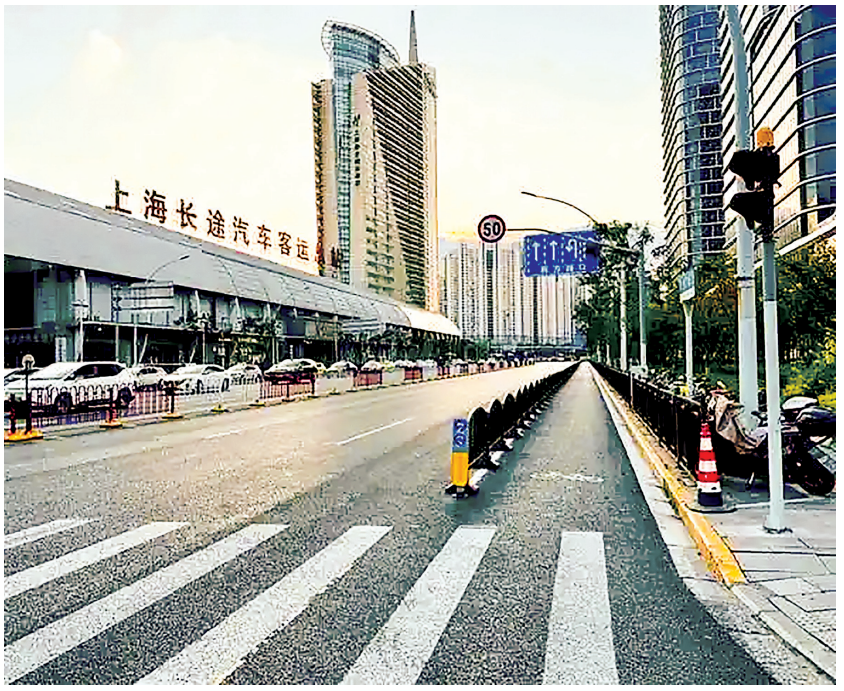
# 十车道边各“挤”出2.5米骑行道

## 上海这条慢行专用道意义何在




保留双向十车道格局的前提下，在道路两侧各设置一条2.5米宽、与机动车道物理隔离的非机动车道。 图据《新民晚报》

近日，记者从上海静安区了解到，上海火车站北广场中兴路（恒丰北路—大统路）改造完成。此次改造在保留双向十车道格局的前提下，在道路两侧各设置一条2.5米宽、与机动车道物理隔离的非机动车道，并同步优化路面、标识、路口可变车道和非机动车二次过街设施，形成枢纽型慢行通道，补齐片区慢行网络关键一环。



此次道路改造，上海相关部门可谓“螺蛳壳里做道场”。



恢复一条非机动车道，实则是让“慢行”在枢纽区域有了正当性。

### 为慢行网络补上关键一环

上海中兴路（恒丰北路—大统路）段全长680米，沿线叠加火车站到发客流、长途客运接驳车流和过境交通。此前，非机动车被挡在这条东西向干道之外，骑行者需提前绕行周边路网。绕行不仅拉长距离，也带来机非混行、人非混行等安全隐患。

与一般路段不同，中兴路是上海火车站北广场周边饱和运行的交通干道。恢复非机动车通行，不能以削弱火车站北广场机动车集散能力为代价。

上海中兴路的这次改造，不是一张白纸上画图，而是在一条饱和运行、叠加着火车站到发客流、长途客运接驳车流和过境交通的重要干道上恢复非机动车道。相关部门可谓“螺蛳壳里做道场”，此次改造维持道路平面和纵断面线形不变，在既有十车道格局中调整出慢行空间。道路两侧各增设2.5米宽非机动车道，机非之间全线加装物理分隔护栏。标线提供秩序提示，护栏提供安全底线，骑行者由此获得与机动车流分离的独立通行空间，骑行者也有了独立路权。

路面和配套设施同步优化。工程对全线车行道整体铣刨加罩，对局部坑洼、开裂路段翻修补强，保证骑行平整度。车行道上原有窨井统一更换为自调式井盖并加装防坠装置，处理骑行轮迹线上容易形成颠簸和隐患的井盖点；老旧中央护栏全面更换，沿线及周边衔接道路的禁行、提示标识一并更新，引导骑行者平顺进出非机动车道。

路口改造重点针对中兴路—普善路交叉口。该路口承担通往上海站的重要转换功能，节假日送站车辆左转需求集中，固定车道设置容易造成左转排队倒灌、后方拥堵。改造中将两条固定车道调整为可变车道：平峰保障直行过境效率，高峰由交警根据实际车流切换为左转功能。

中兴路这次改造，最让人眼前一亮的细节，是这个路口新增的非机动车二次过街设施——把“斜穿”引导为“先直行、再等待、后横穿”。过街时间多了几十秒，但冲突风险降下来了。这几十秒，就是城市愿意为慢行者付出的“时间成本”。

记者了解到，上海静安慢行网络已有多种类型：苏河湾滨水步道侧重景观休闲，河南北路、万航渡路侧重居民日常通勤。中兴路改造补上的是枢纽型慢行通道——在特大型铁路车站集散腹地，通过微改造优化路口交通组织，在保障机动车集散能力的同时恢复非机动车通行。该路段2.5米宽非机动车道贯通后，上海火车站北广场周边慢行网络补上关键一环。

### 2.5米骑行道的意义何在

上海选择克服困难恢复非机动车道，给自行车和电动车骑行者留出空间，这很不容易，也是一个重要信号。

上世纪八九十年代，自行车洪流曾是许多大城市最壮观的风景。但随着汽车社会的到来，城市交通开始“以车为本”。道路越修越宽，立交越架越高，非机动车道却被持续压缩，有的被画上停车位，有的直接在规划图上消失。骑行者要么在机动车流中惊险穿梭，要么在人行道上与行人互相嫌弃。慢行交通体系建设，写在文件里、挂在嘴边上的次数不少，但真正落到道路规划设计时，却往往被“通行效率”几个字压得抬不起头。

对于城市建设的宏大叙事来说，这算不上什么“大工程”。但就是这种“微改造”，比那些“大工程”更考验治理者的诚意和耐心。其积极意义，可以从几个层面来看。

首先是务实。城市交通是为人服务的，而不是为某一种交通工具服务的。火车站周边交通，也不只为赶火车服务。有人拖着行李箱打车、坐公交，也有人骑车日常通勤。非机动车被挡在干道之外，绕行不仅拉长距离，还常常催生交通违法，制造机非混行、人非混行的安全隐患。恢复一条非机动车道，看似只是多了一种通行选择，实则是让“慢行”在枢纽区域有了正当性。

其次是态度。这些年，“慢行交通体系”说了太多，但很多时候，增加的线路常被当作一种锦上添花的景观，安放在风景好的地方。现实里，无论快递外卖小哥的生计，还是居民的日常通勤，刚性需求都是客观存在的，哪怕在交通最繁忙、空间最紧张的地方，他们同样有资格分享。恢复非机动车道是一种态度，也是一种示范。

当然，我们也不必过度拔高一条非机动车道的意义。每个路段的断面条件、交通结构、效率博弈都不一样。一条非机动车道改变不了“机动车优先”的底层逻辑，慢行交通体系的搭建，需要的是路权分配的刚性制度，执法保障的持续跟进，以及城市治理者从“以车为本”到“以人为本”的认知转换。

改革从来不是一蹴而就的。一条路一条路地改，一个路口一个路口地调，这才是城市治理的常态。这种微小的、具体的、可感知的善意，比简单地“倡导绿色出行”的口号更来得实在。它至少证明了一件事：慢行交通体系的建设，不必等到“万事俱备”的那一天，今天挤出一点空间，明天优化一个路口，积少成多，路权分配的天平，就可能慢慢回摆。

**据《新民晚报》报道**