



# 适配全民骑行热潮 城市出行配套持续升级

## 城市骑行环境变迁调查

□ 本报记者 赵丽  
□ 本报见习记者 王宇翔

2026年6月3日是世界自行车日，骑行被称为“黄金有氧运动”。

近年来，绿色低碳理念深入人心，骑行从一种通勤方式演变为集社交、健身、休闲于一体的生活方式。2024年8月，《中共中央 国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》提出，加强人行步道和自行车专用道等城市慢行系统建设。2026年5月28日，国务院印发的《城市更新“十五五”规划》公开发布，其中也提出，建设改造人行道、非机动车道，构建城市绿色慢行交通系统。不少城市积极响应。比如，上海打造符合专业比赛要求的封闭式骑行道；重庆两江新区照母山片区新建6公里、宽4米的骑行专用道；截至2025年底，成都建成的10048公里各级绿道串联起赛事、消费与生活……一幅“骑行友好城市”的画卷徐徐展开。

骑行的人多了，城市的道路跟上了吗？《法治日报》记者近日通过走访多地骑行者，体验新建骑行道，记录当前城市骑行环境的真实变化。

### 路窄与求快存在矛盾

据公开报道，“暴骑团”占用机动车道、闯红灯、不礼让行人的情况时有发生，不少人指责：为什么要到机动车道上跟汽车抢路？记者采访后发现，在追求速度和非机动车道路况复杂的矛盾下，部分骑行者选择将骑行道“搬”上机动车道。

47岁的北京骑行者王冠有着17年骑行经验，他曾在北京天路车队效力。“公路车的设计，如全碳纤维材质，低风阻几何形状、高传动效率等，本质上都是为了提高速度。”王冠表示，而不少非专业的骑行者升级自己公路车的装备，不是为了安全考虑，而是为了刷出更好的数据，从而在社交平台或圈内收获点赞。同时，受访的骑行者还告诉记者，为了提速，一些骑行者更倾向在平坦、宽阔、无障碍的路面上骑行，因此选择了机动车道。

此外，骑行圈内对城市内骑行的安全速度缺乏共识。在此次采访的来自北京、上海、广东深圳等不同城市的30位骑行者中，有一部分受访者认为，城区行人、电动自行车等不可控因素较多，能保持匀速30公里每小时的骑行速度已经超过很多骑行者，超过这个速度则容易发生危险。也有另一部分受访者表示，在路况好的情况下，公路车最高时速可达60公里，30公里每小时不过是日常巡航速度，根本算不上快。

在有着3年骑行经验的浙江义乌骑行者王丰看来，只有真正经历了才能体会到“速度过快的危险性”。2025年上半年，王丰曾参加一次团队骑行，车队呈“小

火车”队列沿非机动车道前行，在路右侧一个路口突然横出一截折断的树干，前面几位骑行者因为视线受阻，得以顺利避让。但紧跟其后的一位骑行者因为跟车距离太近，视线被完全遮挡，躲闪时直接撞上左侧准备拐进非机动车道的汽车，整个人翻了出去。“王丰回忆道，“团练时的速度多为40公里每小时，还好当时的时速只有30公里左右，否则该骑行者远不止轻伤这么简单”。

### 有序推广骑行专用道

采访中，超过八成受访者表示，只要有非机动车道，他们会遵守交规在非机动车道骑行。问题在于，一些地区的非机动车道“若有若无”。生活在广东深圳的自媒体骑行博主尹勃说：“一些地区的非机动车道情况比较复杂，比如突然冒头的行人、乱窜的电动车、路边违停的汽车，甚至有时非机动车道会莫名地消失，变成‘断头路’”。

值得关注的是，这样的情况正在逐渐改善——面对日益增长的骑行需求，不少城市开始规划和建设骑行专用道。

比如，在北京市通明湖公园和黄草湾郊野公园附近，分别建有全长33公里的亦庄新城滨河森林公园绿道和已建成310公里的朝阳绿道。记者在黄草湾郊野公园东侧，北侧根据现场指示牌看到，这段绿道从望和公园一直延伸到凉水桥南的清河岸边。朝阳公园东侧，有另一段朝阳绿道，指示牌显示，通过临时借道可以从朝阳公园延伸到望和公园。

在探访过程中，记者从上述绿道一路骑行，虽然当天气温逼近30℃，但绿树成荫、微风拂面，骑行的体验感很舒服。

据了解，2024年，《北京市绿道系统专项规划（2023年—2035年）》获市政府批复，到2035年北京将构建起总长度5000公里以上的各级绿道网络。此外，在河北省石家庄市，环城绿道依山而建，顺势而为，将太平河、滹沱河、环城水系三大水系与沿线70座公园游园有机串联，真正实现“移步换景、一路风光”。在山东省青岛市，城市因地制宜在张村河生态公园绿道、滨海绿道（钻石公园至李村河口海口段）、即墨莲花山自行车运动公园绿道等多处新建改建绿道规划骑行道，逐步补足慢行交通功能，让越来越多的市民体验骑行的乐趣。

“机非混行是城市骑行的核心痛点，也会降低市民骑行意愿。普通城市道路中，自行车、电动自行车与机动车、行人混行交叉，视线遮挡、抢道加塞、随意变道等问题频发，骑行者容易发生交通事故，极大降低了市民骑行出行的安全感与积极性。”北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会主任

黄海波认为，骑行专用道通过护栏、绿植、路缘等物理隔离方式，实现骑行空间与机动车道、人行道的完全分离，明确专属路权，有效消除骑行安全隐患。

### 完善交通治理体系

不过，在骑行专用道的建设中，还有一些细节需要完善。

家住广东深圳的骑行者杨星邢向记者讲述了自己一次绿道骑行的受伤经历。“那条绿道环湖而建，景色很美，道路连贯性也适合骑行，但绿道却设计了连续多个下坡急转弯，路面上还长了一层薄薄的青苔。”他捏着刹车往下溜，轮胎开始打滑。情急之下，杨星邢同时捏死前后刹车，轮胎直接横了过来，车把彻底失控。“我只能拼命往斜坡边的土坡冲去，整个人摔在地上，身上多处擦伤”。

此外，有受访骑行者告诉记者，为了强制降低骑行速度，一些骑行道上会被安装过高、过密、过宽的减速带，但这可能会带来新的风险。

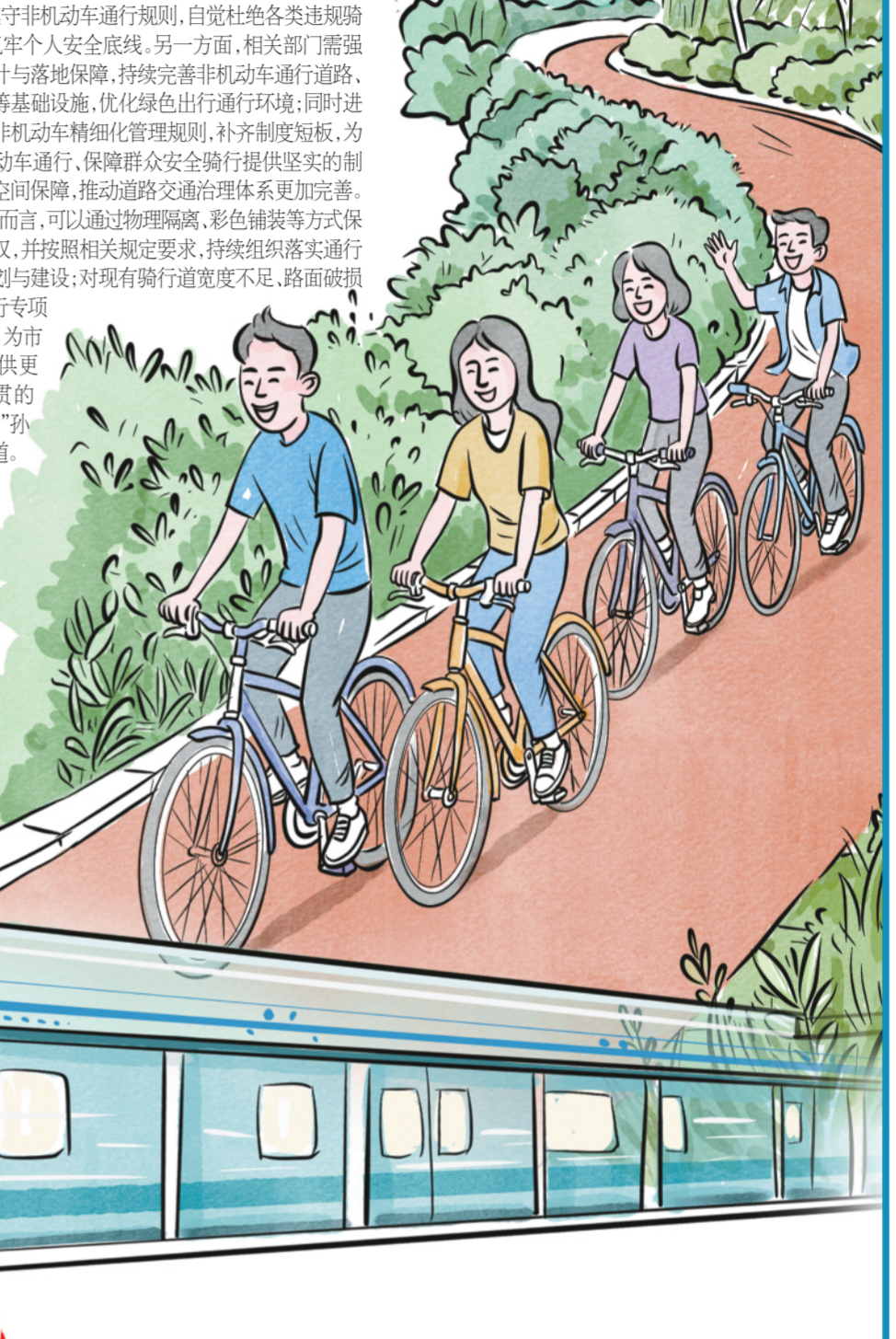
家住上海的陈满（化名）是一名有8年骑行经验的爱好者，平时喜欢清晨或傍晚在城市滨江绿道休闲骑行。今年4月的一个傍晚，陈满骑车来到家附近新建好的绿道刷圈。当时已经是晚上11点多，路面上几乎没有其他行人与骑行者。他印象中这条绿道路面平整，然而他速度刚起来没多久，前方突然出现减速带，深夜光线昏暗，等他看清减速带时，前轮已经撞了上去，他整个人被弹飞，胸口磕在车把上。事后，他推着车往回走，仔细数了数，发现那条不足五公里的绿道上，每隔一公里就有一道减速带。

北京交通大学法学院副教授孙向齐认为，守护骑行安全，需要双向发力。一方面，广大骑行爱好者需主动学习法律法规知识，摒弃侥幸心理。

严格遵循非机动车通行规则，自觉杜绝各类违规骑行行为，筑牢个人安全底线。另一方面，相关部门需强化顶层设计，持续完善非机动车通行道路、隔离设施等基础设施，优化绿色出行通行环境；同时进一步细化非机动车精细化管理规则，补齐制度短板，为规范非机动车通行，保障群众安全骑行提供坚实的制度支撑与空间保障，推动道路交通治理体系更加完善。

“具体而言，可以通过物理隔离、彩色铺装等方式保障骑行路权，并按照相关规定要求，持续组织落实通行道路的规划与建设；对现有骑行道宽度不足、路面破损等问题进行专项排查改造，为市民骑行提供更安全、连贯的通行环境。”孙向齐补充道。

漫画/高岳



经纬观

## 让骑行在速度与温情间双向奔赴

□ 赵丽

行走在城市街巷，穿梭于郊野绿道，多日的骑行体验，让记者真切触摸到全民骑行热潮下，城市出行迭代升级的鲜活脉搏。如今的骑行早已跳出单纯的通勤属性，成为大众追捧的休闲健身、社交解压新方式。骑行热潮背后，证明绿色出行空间实现了从“无”到“有”的突破，规模持续扩容，但部分地区存在“重建设、轻细节、缺统筹”的现象。一些新建骑行道有似风景优美、贯通绵长，实则暗藏隐患：路段衔接断裂，路面材质适配性差，弯道设计不合理，减速带设置粗放，这些细微的规划疏漏，让本该守护安全的专属通道，解锁更长路线，两种需求本无冲突，却因部分城市骑行空间的不完善，催生了一些矛盾纠纷。少数骑手为追求流

畅路况，极致速度驶入机动车道，并非完全是规则意识的缺失，有些时候是不完整的非机动车道、杂乱的路面环境，让他们无法正常骑行需求无处安放。

一边是骑行人数的不断增长，一边是基础设施建设需要完善，供需错位成为当下城市骑行的核心困境。如今，各大城市纷纷加码骑行道、绿道建设，骑行空间实现了从“无”到“有”的突破，规模持续扩容，但部分地区存在“重建设、轻细节、缺统筹”的现象。一些新建骑行道有似风景优美、贯通绵长，实则暗藏隐患：路段衔接断裂，路面材质适配性差，弯道设计不合理，减速带设置粗放，这些细微的规划疏漏，让本该守护安全的专属通道，解锁更长路线，两种需求本无冲突，却因部分城市骑行空间的不完善，催生了一些矛盾纠纷。少数骑手为追求流

畅路况，极致速度驶入机动车道，并非完全是规则意识的缺失，有些时候是不完整的非机动车道、杂乱的路面环境，让他们无法正常骑行需求无处安放。

适配”深度进阶。令人欣慰的是，城市治理正在主动跟上骑行热潮的脚步，用精细化调整破解出行痛点。以往，远距离骑行是众多爱好者的难题，往返路程耗时费力、返程体力透支、出行接驳不便，让很多人对郊野骑行望而却步。而今，地铁、高铁相继开放携车通行试点，专属预约机制、全程专人引导、专属安检通道等一系列人性化、规范化的举措，打破了骑行出行的空间壁垒。

这种改变的最动人之处，在于城市治理不再是粗放式的设施堆砌，而是读懂了骑行者的真实诉求，相关部门兼顾公共交通的公共属性与骑行爱好者的个性化需求，通过分时段、分站点、限预约的灵活模式，在通行安全、公共秩序与出行便利之间找到了精准平衡，让“轨道+骑行”的

绿色出行新模式落地生根，也让骑行从短途街巷穿梭，变成了可奔赴山野、可解锁远方的生活乐趣。

骑行是观察城市温度的绝佳窗口。一辆自行车，承载的是大众对绿色健康生活的向往，考验的是一座城市的治理智慧与包容度。全民骑行时代，城市的骑行友好，不仅仅是成片的绿道、宽阔的车道，更应该是完善的骑行保障、科学的设施规划、贴心的出行配套。

期待未来城市骑行建设能够持续深耕细节，补齐设施短板，统一建设标准，优化接驳体系，同时引导骑行群体树立安全、合规的骑行理念，让速度与秩序共生，风景与安全相伴，让每一位骑行者都能在城市路网中，安心驰骋，自在前行，让绿色骑行真正成为城市最动人的生活底色。

## 期待更多人可以「带上自行车去远方」

□ 本报记者 赵丽  
□ 本报见习记者 王宇翔

随着城市骑行专用道不断完善，许多骑行者的目光也随之外向更远的郊外——那里人少车稀，路面开阔，更适合骑行。而对于远距离骑行，交通接驳始终是绕不开的话题。在采访中，多位骑行者有这样的经历，酣畅淋漓地刷完上百公里，返程时却发现体力已经耗尽，而回家的路还很远。

针对这一难题，各地开始探索解决方案。比如，北京市交通委在与北京骑行俱乐部进行了沟通座谈，深入了解骑行爱好者的实际需求后，近期试点符合标准的自行车可进入地铁，优先选取了与热门骑行路线接轨、轨道客流较低且站内设施适配的4条线路11座站点的周末运营时段，开放“轨道+骑行”付费服务。

2026年5月16日，《法治日报》记者携带符合乘标标准的自行车（轮径不超过28英寸的两轮人力驱动自行车）来到北京地铁17号线太阳宫站，体验了这一服务。在测量好车身及轮毂长度符合标准后，工作人员帮助记者给车辆套上了防尘袋，随后扫码通过闸机并前往车乘候车。地铁站内设有“骑行乘客请走这边”的显著标识，在工作人员的引导下，记者通过直梯到站候车。据介绍，携带自行车的乘客选择头、尾车厢乘坐更便利，因为该区域空间较大，更方便放置车辆。

地铁到达未来科学城北站后，有地铁工作人员在车厢外等候，引导记者通过直梯，在扫码过出站闸机后将防尘袋归还到指定地点。随后，记者推着自行车出站。“对我们这些周末想去远郊骑行的人来说，实在太方便了，完全满足了跨区骑行的需求。以后，北京的远郊也能经常去骑了！”与记者一同上车的一名骑行者感慨道。

中央财经大学法学院教授沈建峰分析指出，28英寸的轮径限制等，首先保障的是安全，其次是防止车厢空间被过度占用。试点方案中的时段限制、站点筛选和预约制度，能够在安全与便利之间寻找平衡点。

生活在广东深圳的自媒体骑行博主尹勃告诉记者，他所在的城市也开通了骑行友好巴士、地铁，专门在周末和节假日把骑行者送到城市适合骑行的区域。据他回忆，以前还没有这些服务时，去远郊骑行返程时，“一半人硬着头皮骑回来，一半人靠货运服务”。现在有了专门的接驳巴士，骑行后直接坐车回市区，体验感好了很多。

北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会主任黄海波告诉记者，目前国内不少城市都建起了蜿蜒于郊区山水与城区景点之间的骑行绿道，为市民提供了集观赏、健身、休闲于一体的绿色生活方式。然而，“怎么抵达”却成为一道隐形门槛，不少人只能选择购买折叠自行车上地铁，或者干脆将自行车架在私家车顶，自驾抵达绿道后再骑行往返。显然，这既影响了人们的骑行规划，也降低了出行的“绿色含量”。比如此次北京地铁启动试点，允许常规尺寸的自行车在不折叠的情况下进站乘车，无疑是构建了一个“接口”。

在受访专家看来，让自行车“坐”地铁，方便了一些周末想去较远地方骑行的市民，体现了不少城市治理精细化水平的提升。

“比如，试点只在双休日运营时段开放，避开工作日通勤高峰；乘客须通过App预约，购买近30天内的车票；每列车允许上车的自行车数量有限——不是‘敞开来’，而是‘有序进’；进站后，自行车须套防雨罩，走楼梯或垂直电梯，在指定车厢位置停放。这些约束性细节，在地铁的‘快速大容量运送乘客’核心功能与少数人的‘携车出行’增值需求之间，设置一道可调节的阀门，阀门开多大、何时开，靠的就是这些看似琐碎的规定。”专门研究过绿色出行相关话题同时也是骑行爱好者的北京京都律师事务所高级合伙人翁小平告诉记者。

除了地铁，部分高铁线路也推出相关服务。比如，京张高铁于今年5月19日起试点开通“自行车随身行”服务，旅客可携带自行车乘坐高铁。试点范围为京张高铁北京北至崇礼区间的各车站间运行的G字头动车组列车。铁路部门结合运输特点，对列车二等座车厢部分座椅进行适应性改造，专门设置了自行车存放处；同时在沿线车站开通专属安检通道，保障骑行装备快速通行。业内人士认为，这意味着，带上自行车坐高铁，从此有了制度化的通道。

据悉，铁路部门下一步将综合评估安全、秩序、客流、设备适应性等因素，认真听取旅客意见建议，持续优化服务流程，适时扩大试点范围。届时，“带上自行车去远方”，或许将成为更多人触手可及的绿色生活方式。

## 深圳南山法院柔性执结家事抚养权纠纷

□ 本报记者 唐荣  
□ 本报通讯员 肖丹 邵李吗

“肖法官，太感谢您了！孩子们终于能回老家看望爷爷奶奶了。”今年“五一”假期期间，广东省深圳市南山区人民法院法官肖丹收到一名抚养权执行案件当事人林强发来的照片和致谢信息，照片里两个孩子正与家人围坐用餐，气氛其乐融融。谁能想到，就在半年前，林强与孩子相见尚困难重重。

2022年，林强与徐敏因感情不和经法院调解离婚，双方约定大儿子文文由父亲林强抚养，小儿子龙龙由母亲徐敏抚养，双方互不支付抚养费。然而，离婚后，徐敏未遵守调解协议，擅自带走两个孩子，拒绝将文文交由林强抚养，并将文文户籍迁至外地。

2024年下半年开始，学校多次向林强反馈，文文出现注意力不集中、多动明显、学习困难等问题。原来，徐敏独自照料两个孩子精力有限，林强多次提出找回文文照料，均遭到徐敏拒绝，亲子隔阂日益加深。无奈之下，林强向南山法院申请强制执行，要求依法交付文文抚养权。肖丹向《法治日报》记者介绍：“抚养

权归属属于人身权利执行范畴，区别于普通财产，行为执行案件，司法实践中不宜对未成年人采取强制措施，对被监护人采取惩戒措施也需充分考虑未成年人身心权益，案件执行难度较大。”为避免刚性执行伤害孩子，激化家庭矛盾，肖丹决定摒弃简单机械的执行方式，以柔性调解化解双方心结，修复亲子关系。

肖丹第一时间联系双方沟通案情，发现两人互不认可彼此的抚养能力，对孩子抚养权归属分歧巨大。为查清实情，倾听双方诉求，法官组织当事人及两个孩子前往法院家事执行工作室当面调解。调解现场，林强陈述，离婚调解协议明确约定大儿子文文由其抚养，但对方拒不履约，长期阻隔父子相见。徐敏则辩称，林强日常工作繁忙，疏于陪伴孩子，校方多次联系均未回应，无法尽到抚养责任，因此不愿交付孩子抚养权。双方各执一词，互不相让，现场调解一度陷入僵局。

为充分尊重未成年人真实意愿，法官依托家事审判特色机制，安排心理咨询师在互动观察室通过沙盘游戏疏导两个孩子心理状态。肖丹蹲下身耐心询问文文的真实想法，面对法官的询问，年少的文文

面露纠结，坦言既依恋母亲和弟弟，又思念父亲，亲情两难抉择让自己无从取舍。

了解孩子真实心声后，肖丹采取背靠背调解方式，分别对双方当事人开展释法明理与情绪疏导。针对徐敏，法官耐心阐释，孩子的健康成长离不开父母双方的陪伴，独自抚养两个孩子压力繁重，父亲参与抚养能够分担压力，完善孩子成长陪伴体系，更利于未成年人身心健康。针对林强，法官细致劝导，离婚不应阻隔亲子关系，若采取强硬执行手段，极易导致孩子产生分离焦虑，加剧心理创伤，违背未成年人利益最大化原则。

在法官的温情疏导下，双方对立情绪逐步消解。肖丹顺势提出调解思路，建议双方摒弃“争夺孩子”的对立思维，秉持“一切为了孩子”的原则，结合孩子意愿、双方生活现状重新协商处置方案。这一思路得到双方当事人认可。

经过多轮细致调解，双方最终达成执行和解协议：两个孩子抚养权继续由母亲徐敏享有，最大限度尊重孩子的生活习惯与情感依赖；徐敏无特殊情况需全力配合林强在周末、节假日探望陪伴孩子；林强按月支付两个孩子抚养费，并承担文文后

续医疗、教育相关开支。该方案既有效缓解了女方独自育儿的压力，也保障了父亲的探望权，修复亲子关系，全方位兼顾各方诉求与未成年人成长权益。

肖丹提醒，离婚后涉及子女抚养权、探望权等纠纷时，父母双方应本着最有利于未成年人的原则进行友好协商，充分考虑孩子的身心需求和情感依赖，提出妥善解决方案。如果双方难以自行达成一致，可以申请综治中心、社区居委会、民政、妇联等单位居中调解，切忌将孩子作为争夺的“筹码”或采取过激手段强行争夺抚养权，以免给孩子造成二次心理创伤。

“家事如天，责任如山。南山法院持续深耕家事未成年人案件专业化审判改革，于2022年2月挂牌成立家事执行工作室，创新构建以执行和解为主、心理疏导、释法说理、执行威慑为辅的专业家事执行模式，实现家事执行案件高效办理、实质解纷。截至目前，工作室已办结探望权、抚养费、人身安全保护令等家事案件225件，以司法之力守护家庭和睦，切实为未成年人健康成长筑牢法治屏障。”南山法院执行局相关负责人如是说。

（文中当事人均为化名）