



快速路“失速”

——解剖城市“动脉”频遭电动车入侵困局

城市快速路,是现代都市交通的骨架,其运行效率直接关系城市的经济活力与社会节奏。然而,当旨在提升效率的快速路频频因不速之客而“失速”,其背后的治理困境便浮出水面。

近期,随着中心城区环城(市区段)、晋新路快捷化改造陆续通车,市民通行便利性大幅提升,但电动车闯入禁行区的现象也如影随形。本期调查,我们将深度解剖这一“闯禁”现象,探寻快速路“失速”背后的治理困局与破局之道。

□融媒体记者 张晓明 文/图



丰泽交警在坪山高架开展常态化整治行动



每天有不少电动车闯入坪山路

安全之困:任性违法导致车损人伤

快速通道、高架桥上,车速快、车流量大,是机动车的高速走廊。不过,部分电动自行车驾驶员图一时便利,冒险与机动车抢行,使得这些道路成了事故的易发地。

3月27日8时20分许,记者途经中心城区江滨北路时便目睹了一起事故。在江滨北路右转田安路的匝道处,一名女子骑行电动车与一辆欲右转上匝道的小车发生碰撞,女子倒地受伤,现场随即出现短暂拥堵。4月1日8时,记者再次在江滨北路目击一部电动车被小车刮倒。记者走访发现,作为城市快速通道,江滨北路的机动车道上每日都有大量电动车穿行,尤其在匝道口等节点,刮蹭事故时有发生。

事实上,因电动车“任性”闯入快速路而酿成的惨剧,近年来并不鲜见,坪山高架便是其中的“重灾区”:2018年9月18日,坪山高架宝洲花园小区路段,一辆电动车与集装箱大货车刚蹭后倒地,车主当场身亡。

困局之显 快速路上的“危险博弈”

2019年11月1日,坪山高架,一辆电动车与大货车相撞,骑手当场身亡。

2021年8月,一辆电动车违规驶入坪山高架被大货车刮倒,骑手受伤。

2025年4月10日,坪山路往江滨北路高架桥附近,一辆电动车被大货车撞倒在地,导致道路持续拥堵2小时。

这一“顽疾”在新通车的道路上同样迅速显现。2024年8月18日,老君大道开通不久,罗某驾驶电动车闯入,与江某驾驶的小轿车发生碰撞,罗某头部受伤。快速路的安全防线,正被一次次“任性”闯入所冲击。

效率之困:“慢车”引发的“蝴蝶效应”

中心城区坪山高架作为过境通道,大货车多、车流量大。尽管入口处“禁止非机动车驶入”的警示牌赫然在目,但电动车闯入并与汽车抢行的现象屡禁不止。有的电动车甚至不靠右行驶,迫使正常行驶的车辆紧急避让;道路拥挤时,电动车在车流缝隙中穿梭,导致车流更加缓慢。一辆慢车的出现,足以引发整条快速路的“血栓”,更不用说事故时。

这种“蝴蝶效应”在新开通的快速路上同样明显。连通东海与晋江、石狮的晋新路,开通仅数月便屡屡出现类似现象。而在中心城区北部快速通道老君大道,以及古塔山隧道、五台尾隧道内,不少电动车驾驶人不仅未佩戴安全头盔,更有甚者直接骑至中间车道,与呼啸而过的汽车争道。

同样的问题也存在于市区东海隧道、大坪山隧道。尽管大坪山隧道设置了非机动车专用隧道,但仍有电动车径直驶入机动车隧道。而东海隧道并没有非机动车道,隧道内车速普遍较快,最右车道上经常能看到电动车,后方车辆若想超越,便不得不

压线行驶,安全隐患与通行效率问题交织叠加。

规则之困:“用生命骑行”的意识淡漠

一些网友的行车记录仪还记录下了电动车在快速路上逆向行驶。3月17日,一位市民在老君大道一处隧道口迎面遇到一部逆向而来的电动车。无独有偶,网友“天冷”在几日前,同样在老君大道的隧道内差点撞上一部逆向行驶的电动车。“竟然在快速路、隧道内逆向行驶,真是无法理解。”网友吐槽道。

面对乱象,交警部门并非无所作为。丰泽交警曾持续在坪山高架开展整治行动,对违规驶入的电动车进行查处。其间,有驾驶员为躲避处罚,竟在高架上调头逆行,其安全意识令人咋舌。

去年4月11日下午,记者随警采访时目睹了一次专项整治行动。仅一小时,交警便查处了36部违法车辆。一名刚从高架下来的驾驶员在被问及原因时直言:“走高架可以少等红绿灯,没想过安全问题。”而一位被拦下的女骑手则惊魂未定:“身边都是大货车,自己也吓得不敢。”

“这简直是用生命在骑行。”市民林女士每天开车经过坪山高架,目睹过多次事故,她的话语出了许多交通参与者的无奈与震惊。住在少林路附近的王先生也深有感触,老君大道通车后,虽然少林路的交通压力缓解了,但电动车为了“方便快捷”涌入快速路与机动车抢行,“这是对交通规则的无视,也是对生命安全的漠视”。



一部电动车逆行进入晋新路高架桥



老君大道隧道内的电动车



坪山路上的电动车



江滨北路匝道口小车和电动车相撞

困局之链 从人到路的多重局限

前端:时效压力与不合理的绕行之痛

记者在多次观察中发现,外卖骑手是电动车“闯禁”的高发群体。一名被查处的骑手坦言,走高架是为了赶时间,少等红绿灯,尽快将餐食送达。

在配送平台算法与计件薪酬的双重压力下,“时间就是金钱”被异化为“安全靠边站”。然而,将原因完全归结于个人规则意识淡薄,显然失之偏颇。记者随机采访的多位“闯禁”驾驶员,道出了另一层无奈。

“知道这样很危险,但根本没有非机动车道,我们也是无奈之举。”晋江市民陈先生表示,晋新路快捷化改造后,仅保障了机动车的快速通行,而高架桥下辅路仍在施工,非机动车无路可走。

家住池店的林女士则面临跨江之困,她每天骑行过江,但连接晋江与中心城区的跨江大桥几无专门非机动车道,每次骑行就贴着大车,“如果不走江滨北路,就要绕行一大段距离”。当合法路径变得遥不可及时,一些人便选择了

危险的“捷径”。

后端:人力有限与威慑不足的执法困局

前端:时效压力与不合理的绕行之痛

个体的无奈,折射出的是城市路网结构的缺陷。去年8月18日,市文旅经济发展总指挥部专题调度会披露的数据,揭示了问题的严峻性:截至2025年7月,泉州合标电动自行车保有量超225万辆,仅中心城区就达131.5万辆,出行分担率约54%。然而,按照城市道路工程设计规范及实际承载能力测算,市区可供电动自行车通行的道路容量不足30万辆。

百万辆的“超标”出行需求,与捉襟见肘的道路供给之间的矛盾,直接导致了非机动车道拥挤、电动车涌入机动车道等乱象的频发。当慢行系统无法承载庞大的出行需求时,快速路便成了“泄压阀”,而这背后,是路网设计“先天不足”与后天管理滞后的双重困境。

后端:人力有限与威慑不足的执法困局

“如果被抓一次只是罚20元,很多人根本不怕,

他们也会侥幸地认为交警不可能天天在那查。”市民陈先生的一句话,道出了交警部门执法面临的现实困境。

如在老君大道各匝道口,交警部门采取在高峰时段劝导的方式阻止电动车驶入,据工作人员透露,一天劝导的总量可达上百部。“我们每天都在劝,但车主们依然我行我素。”一位执勤人员坦言,对于违规驾驶员,现场教育是主要手段,但这种“轻处罚”的模式,难以形成有效震慑。而在快速路上设卡查处,又对执法人员的人身安全构成巨大风险。人力有限、风险较高、处罚力度与违法成本不匹配,共同构成了后端执法的困局。当“闯禁”的代价远低于“守法”的绕行成本时,禁令便成了一纸空文。

“交警部门也经常开展整治,但如果都是劝导教育,处罚力度不够,很多人并不怕。”市民张先生建议,交警部门可以建立常态化的管理机制,探讨行之有效的处罚方式。

破局之道 疏堵结合的治理最优解

面对百万辆电动自行车的出行需求与城市路网承载能力之间的巨大落差,单纯依靠“堵”已难以为继,而一味“疏”又受限于现实条件。破局的关键,在于从“单点整治”走向“系统治理”,在“疏”与“堵”的辩证中寻找最优解。

空间重构:从“断点补丁”到“慢行系统”的路权回归

车流滚滚,是都市奔腾的“快”节奏;闲庭信步,则是生活温润的“慢”乐章。在泉州中心城区的交通主动脉——坪山路,这两种场景正通过一座新落成的“空中廊道”实现和谐交融。随着慢行天桥的投用,坪山路北段成功实现了“快慢交通分离”——机动车在主路疾驰,行人与非机动车在桥上通行,两者互不干扰。这不仅筑牢了慢行交通的安全屏障,也显著提升了坪山路作为城市快速通道的通行效率。

这一案例印证了一个朴素道理:让“慢行”有路可走,“快行”才能畅通无阻。

据悉,为落实“城市要聚,交通要畅”的发展目标,推动环湾城市组团“一盘棋”融合发展,泉州已全面启动“中环城贯通工程”的建设工作,坪山路作为中环城的重要快速通道之一,其北段慢行系统的完善正是这一工程的缩影。无独有偶,2023年泉州大桥改造后,旧桥的2条机动车道均设置为进城通道,新桥桥面形成双向6车道,实现了机动车、非机动车、行人分离通行。这些探索表明,通过工程手段明确路权,是破解机非混行困局的根本出路。

“要根本解决问题,关键还是要从源头抓起,保障电动自行车在高架、快速路、跨江大桥等的通行需求。”一位不愿透露姓名的业内人士指出,当前需要“短期补丁”与“长期规划”双管齐下。短期来看,针对坪山路、跨江大桥等典型

“断点”,在改造过渡期应设置硬质隔离设施、施划临时非机动车道,或优化绕行路径指引,让“无奈之举”不再成为唯一选择。长期而言,则需结合城市更新,对老旧路网进行慢行系统“微改造”,在快速路辅路、隧道等节点,通过物理隔离、立体过街设施等方式,让“各行其道”从愿景变为现实。

管理升级:从“人海战术”到“科技赋能”的精准治理

如果说空间重构解决的是“有没有路走”的问题,那么管理升级要解决的,则是“如何让路走得安全有序”的问题。

事实上,交警部门从未放松对电动车“闯禁”行为的整治。针对坪山高架、老君大道、东海隧道等重点路段,交警部门突出法定节假日、周末、上下学高峰期等重要时间节点,持续开展专项行动。据统计,2025年中心城区共查处电动自行车占用机动车道违法行为8万多起。然而,面对庞大的违规基数,有限的警力难以实现24小时全天候管控,部分驾驶人便“乘隙上高架”,与执法者玩起“猫鼠游戏”。

从“人海战术”向“科技赋能”转型,已成为破局的必由之路。不少市民建议,在事故多发的高架、隧道入口,试点加装电动车识别抓拍系统,通过非现场执法弥补人力不足的短板,解决“查处难、取证难”的痼疾。事实上,国内多个城市已探索通过电子围栏、AI识别等技术手段,实现对违规驶入快速路非机动车自动抓拍、短信警告、精准处罚,取得了显著成效。

更为关键的是,让处罚真正产生“痛感”。多位受访建议,对违法行为人不仅要依法处罚,还应通报其所在单位。当违法成本高于守法成本时,规则的敬畏才能真正建立。

多元共治:从“要我安全”到“我要安全”的文化重塑

技术手段可以约束行为,但无法改变观念。根治“闯禁”乱象,最终要落实到每一位交通参与者的规则意识上。

“光靠交警在路上拦,拦得住一时,拦不了一世。”市民林女士的建议代表了许多人的心声。她认为,改变单一的说教模式,不妨让违法驾驶员参与交通文明志愿劝导,或通过观看3D事故模拟视频等方式,“沉浸式”感受违法的代价。这种“体验式教育”比单纯罚款更能触动内心。

与此同时,全民共治的力量不容小觑。鼓励市民通过“随手拍”举报交通违法行为,既是对执法力量的有力补充,也能在全社会营造“违法可耻、守法光荣”的舆论氛围。媒体则应持续曝光典型案例,让“快速路不是电动车的赛道”成为深入人心的社会共识。

快速路的“失速”,表象是电动车的“任性”闯入,实质是城市交通系统在高速发展中出现的不平衡、不充分。破解这一困局,既需要工程手段的“硬支撑”,也需要管理创新的“软实力”,更需要全社会规则意识的“深根基”。唯有“疏堵结合、标本兼治”,才能让城市动脉恢复应有的流速,让快与慢在都市的脉搏中各得其所。