

小绿道大视野：

海南骑向“慢游时代”

文\海南日报记者 彭青林 图\海南日报记者 宋国强



自行车爱好者心中的圣地海南,是沿着绿道穿梭于山、海、田园间的原乡美景。

(上接 B2 版)

“绿道的作用主要就在于吸引这些普通民众和一般爱好者。”省自行车协会会长严春江说,绿道一般难度不大,“发烧友”不会作为自己征服的对象,但是可以增加骑行的乐趣,吸引更多的普通人和“入门级”爱好者关注和喜爱自行车运动,并成为他们的休闲方式。

文化视野:骑行中认识“原乡”海南

“对于骑车人来说,海南无疑是个不可多得的骑行圣地,海风、沙滩、椰林,如画风景,加上强度难度适中的线路,让越来越多的人奔向天涯海角,感受丰富多彩的轮上之旅……”这是自行车发烧友“走走悠悠”(网名)在网上写下的一段话。

也许很多海南人还没有意识到,海南早已是国内自行车爱好者心目中最著名、最经典的骑行线路之一。对于“骑友”们,海南究竟有什么样的魅力如此吸引人呢?

海南省自行车协会会员、在海南“骑友”中颇有名气的“发烧友”吴圣海说,在自行车文化中,骑行的过程最为重要,骑行者时刻都和道路周围的环境密切接触,发生着互动,这和坐在封闭的汽车里,从一个景“点”到另一个景“点”的传统旅行方式截然不同,更有利于人们感受海南随处可见的美景和丰富多彩的文化,让人们在景区之外认识一个真正的海南。

旅游,永远是对异域体验的追寻,而这种体验越深入、越真实,对游客的吸引力就越大。绿道,在这个过程中体现出它的文化价值。正如国际景观生态协会美国分会主席杰克·埃亨的研究所展示的:绿道是多功能的,包括生态、文化、社会 and 审美等等。它的丰富性是传统商业旅行方式所无法比拟的。

在和“骑友”的交流中,在网上无数骑行海南的游记中,很容易就能够感受到,自行车爱好者心目中那个圣地般的海南到底美在哪里。很显然,它不在亚龙湾豪华的酒店群里,不在景区导游千篇一律的解说词里,不在普通人难以享受的高尔夫球场上……他们心中真正的海南,是沿着小小绿道穿梭于山、海、田园之间的海南美景,是一个个翠绿环绕的宁静海南村落,是村子里热情淳朴的普通海南农民笑脸,是村民们捧出的美味可口的地道海南美食;甚至是田野里一个劳作的农民、路边一条清澈的小溪、一颗挺拔的椰子树……海南的“原乡”、海南的“土著”、原汁原味的文化和旅游体验顺着绿道扑面而来。

“不仅如此,骑行者也会通过绿道给当地居民带人一种文化的交流,特别是那些比较偏远的村庄。”严春江说,骑行者一般都喜欢和当地人进行交流,骑行本身也是展示一种新的生活方式,这种文化交流无疑对本地的也会带来好处。

比较视野:海南需要怎样的绿道

今天,全世界有多达数千个国际、国家和区域层次的绿道项目,仅美国就有上千个,这些项目各不相同、各具特色。海南应该学习和参考哪些经验来建设具有自身特色的绿道网络呢?

台湾是华人世界较早建设绿道系统的地区,拥有遍布全岛的各种步道、自行车道,但记者印象最深的还是高雄的一条城市绿道。这条绿道沿着著名的

爱河几乎纵贯整个高雄,串起一片片绿地,沿爱河形成一条带状的公园,成为众多市民休憩健身的场所,也可以让自行车畅快地在都市中骑行。台湾朋友说,正是从对骑车族的关注开始,从爱河的改造开始,高雄扭转了一个脏乱的工业城市形象,成为人们心中独具风情的现代都市。

“无论建设什么样的绿道,首先都必须从骑行者的角度去思考。”吴圣海说,绿道不需多宽,但路面要平整,要有明确的指示,沿路要有一些配套的服务措施等等。

去年,海南省自行车协会组织了一次增城的骑行活动,参加者对增城的绿道赞叹不已。专为自行车设计的道路,巧妙的线路设计,布局合理的驿站,都让骑行者感到贴心和充满乐趣。最让人赞赏的是这里的人文环境:绿道常常在果园中穿行,但骑车的人没有谁随意摘取水果、破坏树木或者乱丢垃圾,而沿途村庄的人们也对骑行者给予充分的尊重。

“其实自行车运动对人文环境要求很高,在这方面海南还需要大力建设。”严春江说,2009 年曾有一支欧洲大俱乐部组织在海南的骑行活动,他们对自然风光非常满意,但因为人文环境的欠缺,最终选择了云南等地作为骑行点。“比如骑着摩托车追逐骑行者,故意打喇叭等等常常碰到的现象,既不礼貌也不安全。”

广东目前已在率先建设了覆盖珠三角地区的绿道网络,由 6 条各具特色又相互连通的绿道组成,全长约 1690 公里,直接服务人口约 2565 万人,估计可带动消费 450 亿元,实现了珠三角城市群和生态资源、历史文化资源的对接。

海南的骑行者也迫切希望拥有环绕全岛的绿道网。“环岛线一直是骑行海南的最主要线路,如果能够把各市县建设的绿道对接,建成相互连通的环岛绿道,那将实现我们的一个梦想。”吴圣海说,海南当前的条件不能和广东相比,并不一定要修建庞大的专用绿道,对现有道路稍加改造一样可以实现这个目标。

实际上,已投入海南的绿道中,仅文昌环八门湾和海口西海岸、“绿野仙踪”等少数绿道有专门建设的自行车道,其它绿道多是对已有乡村道路加以整修。这种模式同样得到了骑行者的认可。“只要做好最基本的两点,一是安全,二是标识。”吴圣海说。

安全是骑行最基本也是最重要的要求。为此,海南“骑友”们建议,应该把有限资金主要投入到道路整修,包括填补坑洼、平整路面。考虑到“村村通”道路一般较窄,还应该适当加宽两侧路沿,便于自行车与机动车并行时避让,有条件的在路侧画出自行车道。道路的标识也必须鲜明,在路口一定要有指示牌,在比较偏远的地方最好还有线路图。此外,还应该有适当的配套措施,即设立一定数量的驿站和服务点,提供休憩、饮水等,还应该配备简单的骑行装备和修车工具。

严春江笑着说,“骑行者所需要的绿道其实很简单,不需要道路多好,驿站多豪华,大榕树下放些桌椅就是一个服务点,几个村里出产的地瓜、木薯、花生就是很好的零食。”她认为,好的绿道,好在风景、好在服务、好在特色。要通过驿站把村子里好吃的、好玩的、具有本地特色的都展示在游客面前,丰富绿道的内容,打造风情独一无二的海南绿道。

海南省住建厅相关负责人透露,目前海口已经将绿色慢行休闲系统纳入了城市规划,计划建设国际化绿道,而全省的休闲绿道规划也已经启动。



世界各地的绿道

相关链接：

美国 多功能绿道刺激经济增长

美国是世界上最早最多建设绿道的国家,其东海岸绿道全长 4500 公里,途经 15 个州、23 个大城市和 122 个城镇,连接了重要的州府、大学校园、国家公园、历史文化遗迹,是全美首条集休闲娱乐、户外活动和文化遗产旅游于一体的绿道,服务 3800 万居民,可为沿途各州带来约 166 亿美元的旅游收入。

荷兰阿姆斯特丹 世界上最适合骑自行车的城市

城市里有庞大的自行车道系统,随处可见的租车点和存车设施,超过 40% 的人口每天骑自行车上下班,也许私家车将从这里开始逐渐退出城市。

日本 绿道网串起名山大川

日本国土面积狭小、自然资源匮乏,但仍通过绿道网的建设来保存珍贵、优美、具有地方特色的自然景观。日本对国内的主要河道一一编号,加以保护,通过滨河绿道建设,为植物生长和动物繁衍栖息提供了空间;同时,绿道串联起沿线的名山大川、风景名胜地,为城市居民提供了体验自然、欣赏自然的机会和一片远离城市喧嚣的净土。

新加坡 无缝连接绿道促社会和谐

新加坡于 1991 年开始建设一个串联全国的绿地和水体的绿道网络,连接山体、森林、主要的公园、体育休闲场所、隔离绿带、滨海地区等。通畅的、无缝连接的绿道为生活在高密度建成区的人们,提供了足够的户外休闲娱乐和交往空间,使新加坡成为一个充满情趣的花园城市。

德国 绿道整合推动旧城更新

德国鲁尔区将绿道建设与工业区改造相结合,通过 7 个绿道计划将百年来原本脏乱不堪、破败低效的工业区,变成了一个生态安全、景色优美的宜居城区。在改善人民生活质量的同时,也提升了周边土地的价值。鲁尔区成功整合了区域内 17 个县市的绿道,并在 2005 年对该绿道系统进行了立法,确保了跨区域绿道的建设实施。

(彭辑)



文昌市东阁镇排港红树林绿道。

诗意绿道 原乡海南