

海口市民开展骑行活动,倡导在日常生活中低碳出行的生活方式。
本报记者 古月摄



名词解释

城市慢行系统也称慢道、绿道系统,就是把步行、自行车、公交车等慢速出行方式作为城市交通的主体,引导居民采用“步行+公交”“自行车+公交”的出行方式,以有效地解决快慢交通冲突、慢行主体行路难等问题,切实转换过度依赖小汽车出行的交通发展模式。

城市慢道体现城市精细化管理水平,我省慢道系统建设尚存诸多困扰 慢道何以踩准幸福的步伐?

慢道建设有什么作用?

保护住了海南的江、河、湖、海、景区、公园等公共资源

海南是什么时候开始为骑行创造条件的,大多数市民不太清楚,只隐约记得本世纪初,海口市政府和西海岸沿路单位共同整理环境卫生。杂草除尽,美丽的大海露出了面容,不久这条鲜有机动车的沿海道路上出现了骑车锻炼身体的市民。

2009年,《关于在海口建设滨海、滨江及沿绿地(社区)步行、自行车绿色慢行通道系统》的政协提案,建议将海口市海景、江景、山景、公园绿地等连接起来,使沿途“路不断、绿不断、景不断”。

此时,海口已经具备建设慢行交通的良好基础,从东海岸至西海岸有:滨江西路,沿南渡江两岸而建可以看到优美江景;新埠岛(海岸线);海甸岛环岛路;万绿园海口湾岸线;越过海口港,是长达18公里的西海岸带状公园,由此通过南海大道和绕城公路,经绿色长廊可到达火山口公园。

这份提案上交不久,海口聘请专业设计院开展了《海口绿色慢行休闲系统规划》,并同步进行第一期100公里慢行系统建设。

时至今日,上述当时认为可以修建慢行交通系统的区域,大都实现了愿景。南渡江边的滨江西路慢道、环海甸岛的碧海大道慢道、万绿园至海口湾的慢道,滨海大道往西18公里海岸线旁的慢道已成为不少市民骑行、步行的好去处。

“相对而言,海口的慢行系统建设走在了全省最前面。”海南自行车协会教练谢春桔认为,环主城区的江、海、岛已经建成了正规的自行车

道,主城区以外,东边的东寨港红树林,东南面琼山区的农家乐村庄,西南面火山口公园及周边村庄,西面往澄迈老城方向,都是骑行的好去处。

“对我来说,一个城市的幸福感也许就在骑行的体验中。”海口市民钟文峰大部分周末会带着自己心爱的山地车骑行在海口及周边农村,“既锻炼了身体,领略了风景,并顺道探访了乡村文化。”

与“幸福”一词含义相近的城市美誉,还有“宜居”“适宜步行”等。

2013年城市竞争力蓝皮书《中国城市竞争力报告》中,海口居全国第八;2014年3月《中国经济生活大调查》报告中,海口位列中国幸福城市二十强之首;2014年8月发布的《中国城市步行友好性评价报告》,海口在全国35个样本城市的步行友好性排名中排第九。

而全省一盘棋,随着村村通工程的完善,各市县的景区、景点,村庄题材的旅游区域,皆出现了不同形式的慢道。“现在在文昌八门湾红树林,琼海博鳌、潭门、万泉河畔、北仍村,琼中什寒村、黎母山等骑行,都比较便捷、舒适。”谢春桔总结,“村道+慢道”能适应不同程度的骑行爱好者。

“修建慢道之前,行走在城市中间却很难看到或者亲近自然美景。可以说,这些年,海南慢行系统建设还原了海南的自然风光,保护住了江、河、湖、海、景区公园等生态空间和公众资源。这是有目共睹的。”当年签名提案的社会人士,均对此感到欣慰。

慢道会让城市慢下来吗?

城市交通是让快的更快,快慢共进

“让城市慢下来”一度成为建设慢行系统的形象表达。

对照《海口绿色慢行休闲系统规划》,如今海口沿着江河海岸线的城市周边,滨水的公园绿道几近覆盖,但主城区内部却离慢行系统概念还很远。

“2010年去八门湾骑行回来,就买了辆漂亮的山地车,但我家既不临江,又不靠海,通往慢道的路既漫长又充满危险。”海口市民晓蕾抱怨,一出门就要跟电动车抢道,过马路也只能下车推着走,于是山地车被闲置一角。

知情人士透露,早年曾有人认为海口正是“大干快上”的时候,不应该发展慢行系统,因此建设步伐一度放缓。

“我们对‘让城市慢下来’这一提法曾经存在误解。”海口市规划局有关负责人认为。首先,一个只重视发展“速度”,而不重视生态环境的城市,居民会缺乏幸福感和归属感;其次,慢行系统的建设,并不单纯为了放慢交通工具,而是“快的更快”,交通双向发展;最后,慢行系统是一个系统概念,而不是一个局部概念。

据介绍,海口目前已经成功实现了滨水和部分文化街区的慢行系统打造。包括西海岸、海口湾、海甸岛、南渡江西岸滨江地带以及骑楼建筑历史文化

街区内,将现有的各段慢行道打通,连接滨水主要景点与老街,打造特色的滨水观光及南洋风情型慢行道。

不过,这些慢行道的建设显而易见还是不够的。对于绿道建设,刚出台的《海南省人民政府关于加强城市基础设施建设的实施意见》中要求,要“建设连接公园之间、社区之间的绿色连续开敞空间,构建社区绿道、交通路网绿道、公园绿道有效衔接、相互协调的三级绿道网络。优先打造城市内的交通路网绿道及各社区之间的绿道系统”。

“我们现在只做了最容易的这一部分。”海口市规划局有关负责人认为,作为我国首个将全市纳入绿道慢行系统规划的省会城市,而且也是我国首个将绿道慢行系统进行专项规划的城市,海口当前亟需进一步落实规划。

日前,我省出台《海南省人民政府关于加强城市基础设施建设的实施意见》。这个意见旨在通过配套建设和更新改造一批城市基础设施,提高城市环境质量和城市精细化管理水平。

在这个城市基础设施建设的实施意见中,就居民的绿色出行方面提出了具体的要求,即从2015年起,我省所有新建及改扩建的城市主、次干道要设置具有足够通行能力的步行和自行车道,形成适应慢行的步行、自行车交通系统。

此外,意见要求海口、三亚两市要专题研究加快上下班出行高峰期堵车问题,局部路段可采用地下地上立体交通网的方式解决。并建设连接公园之间、社区之间的绿色连续开敞空间,构建社区绿道、交通路网绿道、公园绿道有效衔接、相互协调的三级绿道网络。优先打造城市内的交通路网绿道及各社区之间的绿道系统。

有市民评价这个实施意见目的是“提升海南居民的生活幸福值”。

事实上,海口近年来已通过建设慢行系统,为公众保留了更多公共空间和资源,为宜居城市增添了重重一笔。不过,在构建社区和城区交通路网之间的慢行系统还相对欠缺,针对慢行系统的设施和服务还有待跟上。

慢行系统的六大困扰

“从组织第一届海南东寨港红树林观鸟节开始,就是靠自行车解决交通问题。”香港嘉道理驻海南保育主任卢刚说,这样既不惊扰观鸟,节约办节费用,且硬化平整的村道最适合行驶自行车。然而繁忙路段并未将骑行人群与机动车分开。

“现在骑行已经成为一张海南的名片,慢行通道系统建设有点跟不上需求的步伐。”市民钟文峰感慨。

被日益挤占的慢道空间

自然资源保护协会(NRDC)在其发布的报告中认为,城市土地的利用模式与城市慢行系统密切相关,因此土地的多功能集约利用能够有效地促进人们步行和骑行。

现实却是,机动车、电单车等越来越多地占据慢行空间。“机动车越来越多,道路越来越窄,于是靠占用人行道、非机动车道来拓宽机动车道;而人行道、非机动车道越小,机动车尾气越重,不能满足人们安全、顺畅步行和骑行的要求,就只好使用机动车。”钟文峰认为这是一个恶性循环。

另一方面,人行道等慢行系统只发挥了交通作用,单调、绿化稀疏,既不遮阳,又缺乏休息场所等,不能体现人性关怀。

此外还有开发商随意侵占公共空间的问题。记者在海口西海岸长秀片区观海台一号一带看到,小区将周边人行道、非机动车道做成缓坡绿地,成为了小区的一部分。

老城区还原慢道难进社区

由于慢行交通设计没有和城市土地利用合理整合,老城区再还原慢道就显得十



市民在海口西海岸慢行道上跑步锻炼身体。
本报记者 陈元才 摄

海口慢行系统下一步怎样建?

慢行单元分区,将生态环境破坏降到最低

“我们把全省的慢道分为生态型、郊野型和都市型三种类型。”雅克设计有限公司董事长、设计师侯百镇认为。

在海口市政府邀请广西华蓝设计公司(原广西建筑综合设计研究院)于2011年5月完成《海口绿色慢行休闲系统规划》之后,雅克设计有限公司2012年3月完成了《海南省设计绿道可行性分析》。

侯百镇表示,此分类建设,能把对生态环境的破坏降到最低,有助于完善生态网络,增加生态空间的连通性;能够保护动植物的多样性,为野生动物提供栖息地和迁

慢行换乘枢纽规划,增加连通机会、保障行路安全

据海口市规划部门有关人士介绍,海口慢行系统主要包含自行车、步行、公交、轨道四者之间的换乘。其中将以自行车与轨道、公交之间的停车换乘居多,可以采用城中心“公共自行车”模式结合滨水景区“多样自行车出租”模式,并且有效组织利用“B+R”系统(自行车与公共交通一体化衔接系统)来完成换乘驳接。

譬如海口东站这样的一级换乘点,人流量大,与旅游、城市公路客运、水路客运联系紧密,服务于全市慢行出

行困难。完整的慢行交通空间又是由社区公共空间、公园绿地、商业区域等组成的,“补课”就意味着需要大量征用土地。

记者在海口不少社区调查时发现,一些社区的机动车与人行道混合在一起,行人走路得时刻提防汽车经过,而对老人和孩子来说,人、车不分道更令人胆战心惊。

“过去,社区内部的交通网络密度低,与机动车交通衔接的路段数量较少,人车分流的需求性不大,这也限制了慢行道的发展。”海口市规划部门有关人士认为。

过街通道、无障碍设计不合理

“山地车骑行对车座位的要求是,齐平于直立时一条腿90度直角的水平高度,因此停下来,山地车得向一侧倾斜。所以在拥挤的路段过街得十分注意安全。”捷安特三亚店的严远说。

但现状是,部分慢道交叉口人行过街信号和路段上人行过街横道设置不合理,有的行人无法一次过街,只好绕行或乱穿马路;人行天桥设置较少,部分地段布点不合理,利用率低;当交叉口的过街人流与机动车相冲突时,机动车抢道现象严重,降低了交通安全性。

此外,慢道系统里没有设置足够的盲道,或者盲道的连续性没有保障,有些盲道一头接在花坛里,或者路段有坡度时缺乏缓坡设计,致使这样的慢道发挥不了完全的作用。

维护和服务水平跟不上

道路宽窄不一、起伏不平、道路断头、机动车抢占自行车道、自行车道设在人行道上……记者在严格走完多条已经建成的慢道时发现,不少路段细节不人性,维护不到位,服务水平存在差距。

“慢道上一块砖翘起来,都可能让我摔一个大跟头。”市民晓蕾说。由于骑行人群既包括专业级自行车运动员、业余级自行

车爱好者,在城区骑行的更多的是普通市民,不同人群对自行车在路面的把控能力不同,因此慢道只建不维护,只粗犷不精细,都无法满足所有人的需求。

另外,自行车的安全问题也长期困扰骑行爱好者。“我们组织骑行活动时,都要求‘人车不离’,否则车丢失了,很麻烦。”谢春桔说,对此,慢道系统应该设置更多的休闲、盥洗、保管、饮食等服务点。“舒适和安全同样重要”。

换乘枢纽不完善

长距离出行必须伴随其他交通工具的使用,所以便捷的公共交通接驳对慢行系统来说非常重要。但换乘站点简陋、局促,缺乏休息空间和停车设施,不能给骑行和步行者提供高品质的换乘空间。

近两个月来,海口滨江西路的慢行道正在安装路灯。此前当做停靠机动车的位置已经安装了公交车站设施。省住建厅一位专业人士认为,慢行道附近就不应该给机动车留有停靠点。但现实是,规划预留的自行车停车场没设踪影。

由于城市慢道大多建设在人流稀少的风景之地,刚开始时换乘枢纽尚不完善。随着慢道被市民追捧,交通换乘站点附近大规模人流聚集与周边破碎的步行系统开始不相匹配,大量人流得不到快速有效的疏散。

电动车闯入慢道圈

电单车属于哪个道?机动车认为应该属于非机动车道,慢道使用者却认为应该归于机动车道。

记者在实地体验慢道通行时,经常看到电动车也在慢道惬意地行驶。与自行车相比,电动车的速度很快;但与机动车相比,电动车又属于“肉包铁”的“弱势群体”,地位显得十分尴尬。

对此,专业人士建议,慢道应该形成相对的闭合圈,圈内禁止电动车进入。

居民出行提供绿色休闲之道。

此外,海口还将进一步对慢行单元进行小区划分,如旅游风景区包括西海岸带状风景区、东海岸带状风景区、南渡江滨风景区、海口湾休闲旅游景区、老街骑楼历史人文景区、五源河入海口风景区、火山文化风景区、生态公园风景区和东寨港生态风景区、体育运动休闲区;居民生活区包括海甸岛特色生活区、新埠岛特色生活区、中心城白龙生活区、绿色金牛岭生活区、江东新生活区、长流现代生活区、秀英科技生活区和产业高教生活区。

线;与大型的商业设施相连的人行横道;与重要的公共交通场站联系的人行横道等地点进入人行横道的改善。

对于立体过街设施,规划认为应考虑人行天桥;抬高的步行道;人行地下通道三种形式。对信号交叉口的交通管理应有专向慢行交通渠化设计指引、直行慢行交通渠化设计指引等。关于慢行交通标识系统,要求冲突较大的地段要设置醒目的标识,警告与提醒机动车使用者慢行通过街优先。(本报海口5月12日讯)