

规划线路 完善专道 营造氛围 北京推进自行车友好城市建设

■中国城市报记者 王楠文 全亚军图

入秋后的北京,天气凉爽、落叶飘飘。这阵子每到周五晚,90后骑行爱好者罗昊便迫不及待地整理好骑行装备、检查自己心爱的公路自行车,体验打卡北京市新打造的40条特色骑行路线。

谈到北京市政府近期推进自行车友好城市建设的一系列举措时,罗昊显得很兴奋:“骑行线路更多了,骑行安全更有保障了,自行车路权和公路文明程度也会不断提升,这对我们热爱骑行运动的人来说是大好事!”

中国城市报记者通过北京市交通委员会(以下简称北京交通委)了解到,为打造活力、健康、融合、友好、协同的慢行环境,“十四五”时期,北京市将从政策、设施、管理和宣传等方面持续推进慢行交通出行品质提升工作,为构建步行和自行车友好城市奠定基础。

设计特色路线 助力文旅经济发展

提高街道活力,将空间、路权还于居民;引导慢行交通融入居民生活和社会发展,形成健康出行的社会氛围;立足现状问题,强化城市道路慢行系统与绿道系统、滨水系统资源的融合……在“以人为本、求真务实”施政理念的基础上,北京市政府相关部门围绕自行车友好城市建设制定了多项深受骑行爱好者欢迎的措施,间接推动更多市民加入到骑行运动队伍中。

“现在申请加入骑行俱乐部和咨询骑行活动的人数在不断提升。”北京骑货单车俱乐部车队负责人厚盾告诉中国城市报记者,“北京本身就有很好的骑行和道路环境基础,再加上政府层面的重视与支持,使本是小众运动的骑行逐渐成为富有潜力的大市场。”

此次北京交通委公开的信息中,最受骑行爱好者关注的主要是北京市城区和郊区将双轮驱动,在中心城区和城市副中心打造20条特色文旅骑行路线。这些路线串联沿线的“吃、喝、玩、乐、行”,沿网红景点配套提供自行车驿站、游玩导览图等服务。此外,北京交通委还结合郊区的风景文化走廊等打造20条特色乡村骑行路线,让人们近距离感



国内首条通勤用自行车专用路——北京昌平回龙观至海淀上地软件园自行车专用路。

受乡村风貌;沿骑行路径结合乡村民宿、酒店和服务站等增加驿站,吸引人们前来休憩、消费,助力乡村经济发展。

厚盾和一些骑行俱乐部的负责人对部分线路进行了考察后深刻感受到,特色骑行路线道路及配套设施完善,骑行氛围更好。“之前,京郊周边一些坑洼不平的道路,如今也都修缮得宽阔平坦。”厚盾说,“包括我们在内,北京各大骑行俱乐部都会根据40条骑行路线,慢慢开发出相契合的活动方式,比如骑行游览、长途骑行、骑行比赛等。”

除了特色骑行路线外,北京交通委还着力推动通惠河沿线自行车专用路发展,促进清河、凉水河沿线建设步道和自行车道等系统设施。届时,城市副中心步行和自行车道总里程能达到约1500公里。

这一类沿水设路,步道、自行车道双结合的模式给市民带来全新的休闲骑行体验。“对于刚入门或者年纪稍大的骑行爱好者来说,步道、自行车道的双结合,可以让大家骑累了走两步,走闷了又骑几段,灵活调节。”厚盾说,“北京郊区具有水库河流分布均匀的地理条件。通惠河沿线每年有各种活动,已经成为网红景点之一。所以,这里加强‘水路绿’三网融合肯定会受到更多市民的支持与欢迎。”

施划自行车道 保障市民安全出行

相较于以兴趣爱好为主导的自行车运动,骑自行车上下班通勤的现象在北京极为普遍。特别是随着共享单车的出现,这种随走随停、灵活方便的绿色出行方式已经

融入到人们日常生活之中。

中国城市报记者注意到,此次北京交通委公布的信息中,提到将对一些城市道路予以功能提升,为市民骑自行车出行提供更多便利。其中包含有:北京市五环以内路面宽度12米及以上道路全部施划自行车道,机非混行道路(支路以上)全部增设自行车优先标识;加强公共交通节点周边环境综合治理工作,“十四五”期间完成中心城区、通州区和亦庄新城全部轨道站点的慢行接驳环境优化工作;强化立交桥区的慢行系统路权保障工作,结合实际需求,完成穿越四环路以及四环与五环路之间慢行断点的专项治理。

骑自行车通勤、运动遇到最多的共性问题是什么?不少受访者告诉中国城市报记者,机动车驾驶员与自行车骑行者抢道;快递、外卖配送电动自行车在自行车道乱冲乱窜;部分地区还存在电动三轮车上路,随意转弯、掉头等现象……这些问题都不同程度地影响着骑行者的出行安全和体验。

吴恒是一位北京深度骑行爱好者,每天都骑自行车上下班。过去,由于在胡同小巷总会遇到抢道、逆行等情况,他便选择顺着长安街骑行。“虽然通勤距离稍微远一点,但道路很宽,而且没有电动车和摩托车的干扰,骑起来安全性会比较高。”吴恒说,近段时期,他发现二环辅路上新增设了自行车红绿灯,很多周边的路线也都是新铺设的。吴恒感觉北京对骑自行车出行人群的友好程度越来越高了。

实际上,政府部门对非机

动车道的管理也在不断完善。北京交通委的新规中也提到,要丰富执法手段,加强电动自行车超标、超速、闯红灯和逆行等违法行为的管理,规范外卖等行业。加强执法,开展专项整治,增加执法频次,杜绝电动自行车违章行为。加强违规电动三四轮车管理,严控增量、消减存量,推进邮政、快递和绿化环卫等行业车辆的更换转型。充分利用智能化的手段,提升慢行交通管理水平,保障慢行出行的顺畅与安全。

有了政府层面的安全保障后,吴恒和他的骑友们干劲更足了。“骑自行车上下班,又不用担心堵车,还能锻炼身体、欣赏风光、减少碳排放,何乐而不为?”吴恒说。

加强综合管理 规范共享单车停放运营

如今,建设自行车友好城市受到越来越多城市,特别是超大、特大城市的重视。无论从缓解交通拥堵、治理大气污染、践行绿色低碳生活方式、美化市容市貌,还是从提升市民幸福感获得感的角度来看,建设以步道和自行车道为主的慢行交通体系不仅能提升居民身体素质,也是治理“城市病”的有效举措。

民建北京市海淀区委员会副主委马红艳长期关注超大型城市慢行交通体系建设情况。在接受中国城市报记者采访时,她感叹北京过去几年在慢行交通基础设施环境上的建设取得了亮眼成绩,越来越多的市民减少私家车使用频次,转而选择骑自行车完成短距离出行。

“今年以来,市民文明骑

行、规范停放意识明显提升,违规使用和停放车辆的数量不断减少。除了政府的管理和宣传外,这些变化一定程度上也得益于北京市自行车电动车行业协会联合三家共享自行车运营企业在全市持续开展“文明骑行、有序停放”宣传动员活动。”马红艳说。

随着北京市共享自行车运营区域的持续扩大,马红艳认为,推动自行车友好城市建设就势必要加强对共享自行车运营企业的管理。

针对目前共享自行车管理方面的一些突出问题,如非机动车停放框线和共享自行车入栏结算框线区分不明显,以及个别区域仍存在共享自行车停在人行道上、小区门口,侵蚀行人通道空间等,马红艳提出解决对策:“可以对自行车集中点位增容扩框,指定投放和停放区域;同时,为两种用途的停车框线分别设置清晰可见且区分明显的视觉体系。从目前自行车和共享自行车两类用户容易混淆各自停车区的现状出发,市一级或各区主管部门可提供更为显眼、明晰的两套标识视觉体系和引导停放体系,并在媒体上加大宣传力度。”

对于共享自行车乱停乱放等不文明现象,马红艳认为除了共享自行车企业应加大技术投入,通过科技手段优化运营水平外,相关部门也应加强敦促和监督各家共享单车运营企业提供真实、即时的车辆备案数据;多维度增加路面扫码力量,尽早实现数据透明;以大数据分析为基础,掌握热门停车区域和停车峰谷时段,智能动态调节供需平衡,为共享自行车投放、调度和运维提供智慧指引。



北京自行车专用路旁的特色雕塑。