

城事

广州交通发展年度报告提出道路空间资源优先向骑行等绿色出行方式倾斜,专家建议——

打通断点 将骑行空间贯通成网

或穿梭在大街小巷,或驰骋于郊区山林;或一人一车,或结伴同行……在绿色低碳生活潮流的引领下,越来越多市民选择骑行通勤、交友与锻炼。前不久,广州规划520公里山海骑行道,为城市戴上“翡翠项链”(详见《新快报》2024年7月20日08版)。

“广州作为超大城市,应确保各类交通方式各司其职、各得其所,满足市民个性化和多样化出行选择需要。”近日新鲜出炉的《2023年广州市交通发展年度报告》建议进一步研究路权划分,将有限道路空间资源优先向步行、地面公交、骑行等方式倾斜,提高绿色出行空间保障。有专家建议将全市骑行空间贯通成网,形成骑行一张图。

■采写:新快报记者 陈慕媛 黄闻禹
■摄影:新快报记者 龚吉林
实习生 张齐霖



广州骑行体验如何?记者近日通过走访现场,采访市民,发现广州仍存在自行车道断点多、被占道、使用不规范、维护管养力度不够等问题。

沿着海珠区上渡路向北骑行,可以直通滨江东路,沿江骑行欣赏珠江两岸美景。记者在上渡路看见,自行车道在红色的人行道基础上铺设,用两条平行白线标出,宽度约1.5米,十分显眼。不

多位骑友向记者表示,广州大学城骑行道完善,行人与机动车也少,大环线非常适宜骑行,不过现有自行车道的维护状况差,导致骑行体验不佳。

大学城由内、中、外环三条路分割成不同的功能区,近日,记者在大学城部分路段骑行,发现很多自行车道的路况很差,道路不平整,骑行颠

过,自行车道被占道的现象相当严重,在一处几十米长的路段中,自行车道上或停放了车辆,或被垃圾桶挡着,甚至还有小建筑物“拔地而起”。与之接连的滨江东路,自行车道情况则比较完善,设置了隔离栏杆,实现了与机动车道、人行道的分离,能够避免人车混行。

张先生是一名有着20多年骑行经验的骑行爱好者。“骑行有很多好处,既能锻炼身体,又

能放松身心。”他说,近年来广州的骑行道增加了,令人欣慰,但还是有很多问题亟待解决,“骑行道断点多、连续性差,尤其是经过公交车站和地铁站口、道路交叉口等,车道常被切割,骑着骑着发现路不见了,骑行体验不好。”他还补充说,“我们经常骑行的人,最关注的还是安全。现在机动车与电动自行车多了,互相争道的现象越来越严重,这是最大的问题。”

提升骑行体验,不仅需要完善骑行道路,还

广州规划了520公里山海骑行道,赵国锋说,此举有助于生态修复、联系民生、串联城乡。让自行车回归城市,赵国锋提出几点建议。

首先,广州可强化统筹联动道路红线内的非机动车道和道路红线外的休闲骑行道建设,在整合各类骑行空间规划建设成果的基础上,开展骑行道

“多道合一”规划,打破权限界限、空间管理壁垒,将

“520公里山海骑行道固然是满足了休闲健身需求,但不可忽视的是,沿线需要建设相应的驿站,打造有特色、有温度、有人气的歇脚地和暖心港。”赵国锋说,驿站一来可以提供休息的场所,提供饮水和食物补给,满足基本需求。再者可以提供公共厕所、停车等场地设施,提供周边信息、必要的应急救援帮助和支持、交流空间和特色服务功能,如科普教育、营地、民宿等。

在管理和养护方面,赵国锋建议探索在驿站设置可消费设施的特许经营、资源租赁等场所,将设施维护与消费场景经营捆绑,通过市场化招商方式吸引市场主体投资经营

全市骑行空间贯通成网,形成骑行一张图。

同时,研究制定打通物理断点的具体工程措施,如结合沿线断点地方的用地条件,通过新建廊桥、专用骑行通道等工程,或者通过增设衔接通道、绕行路径、完善衔接指引等路内路外骑行空间融合改造方式,解决物理空间的断点堵点。

“要体现差异,结合不同条件、功能进行差异化规划建设。”赵国锋说,骑行

道可以分为通勤型和休闲型两类,基于不同的功能要求和实施条件进行提升改造,如在中心城区,道路普遍较窄,骑行道的建设优先以轨道站点为中心构建骑行微循环网络,强化轨道站点与周边建筑的骑行道连续性,提升“骑行+轨道”的出行环境;外围地区道路相对较宽,骑行道应做到应设尽设。休闲型的骑行道建设可以结合碧道建设,优先推动珠江两岸骑行道贯通与两岸互通,打造高品质的滨江慢行休闲空间。

配套歇脚地和暖心港

与管理,将资源转变为资产。建议探索骑行道企业冠名的方式筹集资金,并适当设立户外营地、地摊经济、小店吧、广告投放等营利项目吸引投资,增强自身“造血”功能。

除配套基本的驿站以外,赵国锋指出,需要进一步从推动自行车运动产业发展的角度,建设一批满足群众健身消费需求、配套设施齐全、多种产业集聚融合的自行车运动健身场所,如打造自行车运动特色小镇、自行车运动主题公园和自行车运动产业示范基地等,鼓励各地景区配套修建骑行道及基础设施,增加骑游的特色路线,提倡“骑行+旅游”的新模式,形成良好骑行氛围。

【历程】

非机动车交通展现强劲复苏势头

显,非机动车交通展现强劲复苏的势头,非机动车出行比例迅速回升。”他说。

《2023年广州市交通发展年度报告》显示,广州绿色出行居全国前列,中心城区骑行(自行车和电动自行车)合计占比21%,并持续增长。去年自行车单程平均出行距离1.9公里,75%在2公里范围内,87%出行时间在20分钟以内。此外,共享单车更多地成为市民出行的新选择。2023年,广州市互联网租赁自行车日均活跃车辆数18.9万辆,日均客运量为110万人次,“最后一公里”问题得到有效解决。

记者从广州市规划和自然资源局了解到,截至2023年底,全市共建成绿道3800公里、碧道1200多公里、云道6.2公里,2022—2023年全市提升改造城市道路的非机动车道800余公里。

【走访】

机动车、电动自行车与自行车互相争道

能放松身心。”他说,近年来广州的骑行道增加了,令人欣慰,但还是有很多问题亟待解决,“骑行道断点多、连续性差,尤其是经过公交车站和地铁站口、道路交叉口等,车道常被切割,骑着骑着发现路不见了,骑行体验不好。”他还补充说,“我们经常骑行的人,最关注的还是安全。现在机动车与电动自行车多了,互相争道的现象越来越严重,这是最大的问题。”

大学城骑行道规划不错但缺少维护

需要规划更多的配套设施。阅江路是很多市民骑行的好去处,可以饱览沿途美丽江畔与繁华都市互相辉映的景色。记者在阅江路看到,会展码头驿站·广州驿站·琶洲两个驿站设立在江边。会展码头驿站内,有市民趴在桌子上休憩,还有市民坐着看书,驿站提供停驻休息、充电、雨伞等服务;广州驿站·琶洲还设有AED。骑行路过驿站的市民李女士说,“走到这儿可以喝点水、歇一歇,还能充电,非常便民。未来希望广州能有更多驿站出现,这对徒步和骑行的市民是很好的福利。”

【声音】

将骑行空间贯通成网

道可以分为通勤型和休闲型两类,基于不同的功能要求和实施条件进行提升改造,如在中心城区,道路普遍较窄,骑行道的建设优先以轨道站点为中心构建骑行微循环网络,强化轨道站点与周边建筑的骑行道连续性,提升“骑行+轨道”的出行环境;外围地区道路相对较宽,骑行道应做到应设尽设。休闲型的骑行道建设可以结合碧道建设,优先推动珠江两岸骑行道贯通与两岸互通,打造高品质的滨江慢行休闲空间。

配套歇脚地和暖心港

与管理,将资源转变为资产。建议探索骑行道企业冠名的方式筹集资金,并适当设立户外营地、地摊经济、小店吧、广告投放等营利项目吸引投资,增强自身“造血”功能。

除配套基本的驿站以外,赵国锋指出,需要进一步从推动自行车运动产业发展的角度,建设一批满足群众健身消费需求、配套设施齐全、多种产业集聚融合的自行车运动健身场所,如打造自行车运动特色小镇、自行车运动主题公园和自行车运动产业示范基地等,鼓励各地景区配套修建骑行道及基础设施,增加骑游的特色路线,提倡“骑行+旅游”的新模式,形成良好骑行氛围。