

近期,环城古运河慢行系统的建设,引起了不少骑行爱好者的关注,这意味着无锡又将多一条风景如画的骑行道。

记者日前在采访中发现,无锡骑行队伍逐渐庞大,无论是通勤上班,还是休闲运动,大家对骑行道路功能的诉求也有了更多想法。

当通勤遇上运动—— 如何让骑行者“各行其道”？

骑行道不断上新 设计更为友好

打造“自行车友好城市”,是城市慢行系统提升的标志之一。去年,我市发布了《无锡自行车友好城市近期建设规划》(以下简称《规划》),明确提出“营造安全、舒适、自由的骑行环境”。规划落地一年,锡城出现了哪些改变?

在环城古运河慢行系统已建成的先导段(西水关桥—清扬桥),有不少市民常来沿着河边漫步亦或是跑步健身。市民刘先生表示,“听说这里将通过全线建设骑行道、跑步道、漫步道三道贯通的慢行交通系统,串联周边景观,很期待完工后来骑车。”据悉,未来结合三道系统,这里还将提供多样化活动场地,并突出古运河特有的风貌特征,增加城市记忆点。

非机动车道用彩色环保陶瓷颗粒铺设清晰标识,分为电动车道和自行车道。在今年新开通的高浪路上,每当天气晴朗,总有很多骑行者呼啸而过的身影,还有网友发帖称,“每次去无锡出差都想把车带到高浪路骑一骑。”

自行车友好不仅体现在骑行道增多,更聚焦于道路设计规划时对于慢行交通组织的完善。在相关网站,记者看到关于《无锡自行车友好城市近期建设规划》的相关效果图中有展示出“荷兰式”交叉口改造示意图,其中有“香蕉岛”保护骑行安全;更多受保护的自行车等候区,直行、左转标识;更短的过街距离、自行车过街引导带;车止石保护交叉口空间等。一系列的设计能够让自行车行驶更通畅。

在年初通车的高浪路上,为使非机动车在经过道路沿线的开口以及一些支路交叉口时能够降低速度,避免与横向道路驶出的机动车发生碰撞,无锡公安交警在省内创新设置了非机动车主动减速系统。在最新完工的惠源路(金惠路至堰新路)道路提升工程中,在惠源路与欣惠路、政和大道、文惠路交叉口都设置了非机动车二次过街交通流线,引导骑行人士安全过街,更好地保障骑行和步行安全。

当通勤遇上运动 需求如何平衡

无锡市自然资源和规划局的调查显示,无锡早高峰骑行的人群中,有58%的人骑行区间在1公里之内。早高峰骑行终点多为市中心、大学城、太湖广场以及医院周边,这也恰恰验证了骑行有助于打通通勤“最后一公里”的效果。

沿十里芳堤、环湖路、山水东路、具区路、贡湖大道一路骑行,趁着晚风,在车少、人少、路宽的地带提速,市民吴佳喜欢在晚上下班后骑行锻炼。“这两年骑行爱好者越来越多,在环湖路经常碰到一大波骑友出行”,吴佳说,“马路上浩浩荡荡的自行车,让人恍惚间觉得上世纪七八十年代风靡一时的‘自行车王国’又回来了。”

不过,在小红书等网络平台上,记者也看到了不少对于“骑行”的争论。网友小董称,“单休打工人只有晚上有空,没法去距离城市较远的郊野骑行道路,骑行过程中路线不可避免与城市道路重合。”这时,他常常会遇到机动车、非机动车转弯互不相让,行驶互相“争道”的情况。网友许许却认为,“无锡有很多适合骑车的地方,市区本来就车多,道路也不是单为某个群体建设。”记者采访中,还有不少市民表示,“自行车都骑到机动车道上来,我们开车的人很为难。”

对此,资深骑友许女士告诉记者,人们一讲到自行车,很容易把所有自行车混合“打包”在一起。其实慢行系统是多元车种并存的,包括普通自行车、电动自行车、竞速车、共享单车,有时违规电动三四轮车和摩托车也会“挤”到非机动车道行驶,“运动自行车需要速度,确实也有需求上的冲突。”

当通勤遇上运动,当机动车遇上非机动车,不同人群之间的需求该如何平衡?上世纪九十年代后,随着机动车大量增加,骑行人群面临着路权、安全、规范和管理等诸多方面的问题。如今,随着骑行人群增加,同样的问题也摆在眼前。记者注意到,2019年底,北京市确定了“慢行优先、公交优先、绿色优先”的发展理念,首次将步行、自行车骑行等“慢行”交通方式放在交通发展理念的首位。

在无锡,基于对市民游客的需求调研,我市编织了“通勤+休闲”两张骑行网,其中通勤骑行网以交通连续和便捷服务优先,以老城为中心的南北、东西向贯通性廊道初步显现;休闲骑行网则更强调品质,形成“山水连城”休闲骑行网络。

良好的骑行氛围 需要共同打造

“骑得好好的,被后面的大哥铲飞了!”前几天,新手骑友小施被路过的骑行者超车,由于失误将她撞倒。无独有偶,市民黄先生骑车时也摔倒了,“前面的骑友追尾,后面跟着摔了一大片。”

在采访过程中,记者了解到,有一部分骑行者骑行时缺乏安全意识。“专业一些、注重安全的骑友,晚上出去夜骑肯定会带灯,前面、后面各一个,这样容易被过路的人注意到,安全更有保障。”但在实际骑行过程中,记者在环湖路观察时,发现不少骑行者穿着黑衣,且没有配灯。不仅行人看不到,驾车路过的司机也很难发现骑行者的身影。公开报道显示,在其他城市更发生过由此情况造成的事故。

此外,还有一些骑行爱好者热衷“刷街”,“竞速”行为会带来安全隐患。对此,很多城市都采取了疏堵结合的方式,给骑行者建设了更多的场地空间。在无锡,更多的骑行好去处正陆续与市民见面。如,今年5月,位于新吴区的大运河沿线景观提升项目一期工程完工,8公里长的骑行道串联花园、驿站、篮球场等功能场所,一边是川流不息的大运河,另一边是车水马龙的运河西路,为市民们带来了新的骑行选择。在滨湖区今年共有约20公里绿道建设被纳入全区的民生实事项目,截至目前,大浮挑空栈道、钱巷滨绿道、青龙山西塘绿道、胡埭人民路绿道等四条绿道已顺利完工。

此外,还有市民建议,与驾驶机动车需要学交规、考驾照不同,通常非机动车“会骑就上路”,几乎没人去认真学习涉及非机动车出行相关法律法规,因此希望相关部门要加强对交通参与者相关的普法宣传,提升市民知晓率,共建文明交通。

有业内人士认为,未来,要想让百姓的骑行热情持续下去,除了骑行网络的构建,更需要不断地加强规划中的人性化设计。如很多骑行者一般出门只带一瓶水,喝完后很难在途中找到直饮水补给点;公路车没有脚撑,骑行途中休息时常常“无处安放”等,这都是需要从细节处去完善的,才能更好的营造舒适便利的骑行环境。

(晚报记者 张颖/文、摄)

