

□文/黑龙江日报全媒体记者 苏强 杨桂华
摄/黑龙江日报全媒体记者 苏强

2017年共享单车刚登陆哈尔滨,一共投放了8000辆,到今年已增加至10万辆。这个数字还不包括一些市民购买的属于自己的个性化自行车。

随着自行车成为主要的慢行交通工具,近日,记者调查发现,相对于已增加了十多倍的单车,自行车道增长速度略显滞后。

一直关注慢行交通系统发展的哈尔滨市政协委员、东北林业大学交通研究中心主任裴玉龙教授认为:《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》中规定,当道路空间不足时,应优先保证人行道和自行车道宽度以及隔离设施。目前,哈尔滨自行车道处于不足的状态。



安阳路上,市民在宽敞的自行车道上骑行。

城市共享单车数量倍增 骑行快速回归百姓生活

骑着骑着 没“道”了 慢行交通系统发展需提速

本期主编:陈长辛
责任编辑:焦健(0451-84617343)
见习编辑:周嘉昕
美编:赵博

建设

设置绿色特别通道 骑行者享特别“优待”

为了提倡绿色出行,近年来,哈尔滨市在多条路段建设慢行交通配套设施。在一些街路上,新规划的自行车道特别醒目,让骑行者感觉安全又舒适。

记者看到,南岗区的学府路旁设置了绿色的专用自行车道,严禁机动车驶入或占用。这个区域有多所大学,作为骑车大军的主力之一,大学生们对这条自行车道交口称赞。

道里区的安阳路进行改造拓宽后,路面上不仅设置了自行车道,还在自行车道外侧施画了机动车

的停车位,目的是为了防路边停车占据自行车道。

道里区的新阳路,自行车道与公交车道全程并行,两者互不干扰。新阳路是一条南北向的交通要道,早晚高峰时机动车道经常会形成拥堵,而自行车道几乎不受影响。

南岗区的红博转盘道,周边画了一圈的绿色自行车道。自行车沿着绿道走,可以安全地到达自己想去的路口,同时也可以防止骑车人对机动车的通行造成干扰。



群力金江路附近道路上,市民在机动车道上骑行。

主要街路 自行车道缺失 骑车人没有“安全感”

记者在采访中发现,市区内还有许多街路存在着自行车道缺失、宽度不够等问题,让骑车人感觉既不方便也不安全。

哈尔滨市市民张先生每天骑自行车上班,经过南岗区的大直街、和兴路。他说,从大直街拐入和兴路时可以走自行车道,而骑行几十米后,前方就没有“道”了,他只能在最外侧的机动车道上骑行,旁边不断有汽车驶过,感觉很危险。记者实地看到,和兴路从清滨路至哈平路间的近3公里路段,都没有设置自行车道,一些骑自行车的市民只能跟机动车抢道。

类似的情况,记者在其他一些主要街路上也能看到:

南岗区的西大直街,在哈工大西侧,道边都设有两米宽的专用自行车道,方便市民骑行;而在哈工大东侧,自行车道变得只有半米宽,再往前越来越窄,直到消失。而东大直街几乎全程都没有自行车道。

南岗区的中山路,从红军街骑行过来时自行车道还挺宽,可是骑着骑着就发现前方自行车道已经与公交车专用道合在了一起,自行车只能在公交车道上骑行。

哈西地区的和谐大道,哈尔滨大街、哈西大街以及连接哈西、道里的职工街,尽管道路都非常宽阔,但却都没有设置自行车道。在这些街路上,骑自行车的市民只能占据一条机动车道骑行。



解析

并非所有道路 都应设自行车道 自行车道与人行道 应分开设置

城市里所有道路都应施划自行车道吗?就此,记者采访了哈尔滨市政协委员、东北林业大学交通研究中心主任裴玉龙教授。裴教授说,分以下情况:应设置自行车道:城市相邻功能组团之间和组团内部通行条件较好,市民通勤联络的主要通道,以及以生活性主干路、两侧开发强度较高的快速路辅路和自行车流量较大的次干路两侧应设置自行车道。

少设或不设自行车道:两侧开发强度不高的快速路辅路、交通性主干路,以及城市外围地区、工业区等人流活动较少的各类道路可以少设置或者不设自行车道。

此外,公园、滨水、绿地等开敞空间,应该设置独立的自行车绿道,方便居民休闲、健身和出行。

裴玉龙教授说:人非(非机动车)共板是目前标准规范或导则等指引文件所不推荐的。一般来说,自行车道与人行道应分开隔离设置,自行车道应设置于车行道两侧。但对于行人和自行车较少、道路红线受限的路段,以及一些江畔、公园等观光游玩的场所,也可以采取自行车道与人行道共板设置的方式,两个区域铺设不同材质或颜色的路面砖,以引导行人与自行车各行其道,降低他们之间的干扰,保证通行安全。

“近几年哈尔滨市共享单车、送外卖和快递的电动车等非机动车的数量增长快、使用频率高,它们闯红灯、逆行、在机动车流中穿行现象普遍,由此带来的交通管理问题十分严重,不够完善的非机动车道(自行车道)系统是导致上述问题的原因之一。”裴玉龙教授对此深表担忧。



设在人行道上的自行车道。

调查

核心商业区 市民聚集区 自行车道网络密度低

裴玉龙教授指出,目前,哈尔滨自行车道处于不足的状态,通过对哈尔滨市主城区的部分人流密集、情况复杂的片区开展自行车交通设施调查,所得数据没有达到住房和城乡建设部《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》中的建议标准。例如,目前中央大街、秋林商圈片区的自行车道网络密度就远没有达到导则中对这类城市核心商业区、市民聚集区的建议密度12-18km/km²。

黑龙江省住房和城乡建设厅在2014年6月转发《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》时明确要求,新建及改扩建城市主干道、次干道,要设置自行车道,不按规划建设自行车道的项目,城市建设主管部门不予办理施工许可手续。

2018年5月建设的哈尔滨市连接道里区群力新区至南岗区哈西新区的武威路是一条双向八车道,这样一条路面宽阔,中间还设有大面积绿化带的道路,却没有设置专用自行车道,不知道它是否属于城市主干道、次干道的序列。

记者在采访中观察发现,一条自行车道只需一米半至两米的宽度就够用,许多没有设置自行车道的街路其实并不缺少这点空间,也不会因为设自行车道而对机动车或行人的通行造成过多的影响。可是在实际操作中,还是有一些建设单位没有充分重视,并未将其列入必选项。

裴玉龙教授说,《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》中规定,当道路空间不足时,应优先保证人行道和自行车道宽度以及隔离设施。在保证道路横断面各分区最小宽度以及道路绿地率要求的前提下采取弹性设计,依照中央隔离带及机动车道、绿化带、建筑前区、公交站台或出租车等候点处的设施带、公交站台以外的设施带的次序缩减空间。

建议

合理配置 整合提高骑行安全 构建自行车慢行 立体交通系统

目前,哈尔滨市地铁线路覆盖率不足,快速公交等新兴的公共交通方式没有得到推广,常规公交是公共交通出行的主体,可以说哈尔滨市地面交通压力较大。加之机动车停车位不足,路内外违法停车现象严重,使得道路资源的竞争更加激烈,如何合理配置与整合机动车和非机动车资源对哈尔滨来说是一个挑战。

哈尔滨的冬季太冷,不适于室外骑车,而共享单车投放的时间也就半年左右,自行车道会有很长时间处于闲置状态。

对此,裴玉龙教授告诉记者,相关研究表明,如果自行车道足够安全和舒适,冬季会有更多的人选择自行车,就像加拿大,虽然他的气候要比美国冷得多,但骑车率比美国高很多。这给哈尔滨一个启示,即足够好的自行车道可以抵消不利的气候条件对自行车骑行者的影响,因此哈尔滨应设置路网密度高、连续畅达的交叉口、足够宽的自行车道,以鼓励更多的人骑行自行车。

除了传统的方法以外,哈尔滨在布设自行车道时,还应充分考虑温度、风、日照等气候因素,构建可供自行车通行的、封闭的立体交通系统,充分挖掘防风林、挡风建筑物及居民小区内内部路网的自行车交通潜力,采用非对称式的自行车道,即在阴影面积小的一侧设置双向自行车道,为骑行者获取更多阳光下的街道空间,提高骑行的舒适性。



请扫二维码
你有什么想法