



绿色“慢行”

本报记者 冯维静 郭丽君

运河减河林荫绿道。

80余条道路建成慢行系统

梨园中街位于老城区，这条路小李几乎每天都要骑行路过。最近他发现，这里不仅新增非机动车道，还拓宽了人行道和路侧停车位。“以前每天都要和汽车抢道，太危险了，现在骑车走慢行道，步行走人行道，开车走机动车道，分类出行，并行不悖，道路秩序更通畅，更安全。”

新修建的潞通新路，让骑行者感受到满满的“善意”：用绿化带作隔离，美观且能充分保障自行车的路权，五颜六色的花草竞相绽放，与人行步道上的国槐行道树相互映衬，清新雅致的城市花园气息扑面而来。自行车、小轿车、行人各行其道，互不干扰，井然有序。在靠近小区处，还设立了公共自行车泊位，借车还车都方便。

这些改变都源于近几年副中心正在推动的慢行系统的改造升级工作。

记者从通州区城市管理委了解到，为保障自行车“路权”，建设步行和自行车友好城区，通州区在道路新建和改造上着实下了一番功夫。自2016年，陆续对乔庄北街、日新路、怡乐北街等十余条道路采取“三板”形式，彻底实现人车分离，充分保障自行车的路权。“所谓‘三板’就是路面上设置了两条狭长的绿化带，把中间的机动车道和两侧的自行车道隔离开来。”

另外，已有道路通过因地制宜的改造，实现行人、自行车、机动车的“各行其道”。例如梨园中街改造，对两侧人行道空间重新进行优化。梨园中街现状人行道宽7米，其靠近主路的一侧栽有行道树，另一侧是低矮植物构成的长条形绿化带，实际步行空间宽4.5米，对行人来说绰绰有余。改造思路是将人行道外侧的长条形绿化带平移到行道树下，形成立体绿化，腾出来的空间重新进行功能规划，人行道宽1.5—2米，骑行道宽2.5米，骑行、步行各有其道的需求得到满足。

除了对已有道路进行改造，城市副中心的在建道路如玉桥东二路、玉桥东三路、翠华西路等，以及一批新修道路工程，都预留了充裕的慢行空间，保障自行车、行人拥有独立路权。

去年，副中心80多条主干路慢行系统进行升级：每50米增设一处自行车图标，并配备导向箭头，进一步保障骑行。

为什么要在自行车道加上这些额外的标识？区城市管理委工作人员告诉记者，过去，很多道路只是在一条路的起点或是终点才会设置一处自行车图标，以标示出这是自行车道。而现在倡导绿色出行，更加注重骑行人的路权。因此，不仅要给自行车图标加密，还要在图标的前端配置醒目的导向箭头。

区城市管理委市政科侯东林表示，目前副中心先后完成梨园中街、潞苑一街、西潞苑二街、日新路等19条道路的慢行系统建设并投入使用，后续将加快推进城市副中心155平方公里范围内潞苑五街、焦王庄街、怡乐中路等共计30余条城市道路的慢行系统建设工作，推动交通发展理念从“以车为本”转变为“以人为本”。

按照规划，未来在行政办公区和职工保障房之间还将修建一条全长2.7公里的自行车高速公路，与既有的城市道路自行车道衔接，方便两大功能区之间的交通往来。

今年9月，《北京市慢行系统规划(2020年—2035年)》编制完成，并在北京市规划自然资源委网站向社会公示。《规划》提出，到2035年，将慢行系统与城市发展深度融合，形成“公交+慢行”绿色出行模式，建成步行和自行车友好城市。

绿色交通发展水平，是一个城市绿色发展和治理能力的综合体现。对于北京城市副中心来说，正在打造的绿色慢行系统，就是从缓解交通压力、打造绿色交通环境等方面，逐步解决城市综合治理难题的一种有益尝试。

通州区交通局副局长林青表示，“十四五”时期，副中心将打造绿色优先、慢行优先的慢行示范区建设，推动水、路、绿三网融合的慢行网络，重点开展通惠河沿线慢行系统、大运河健康绿道等示范项目。到2025年，副中心的步道的和自行车道总里程预计达到1500公里，未来副中心居民出行可以享受更多沿河亲水空间和绿道景观环境。



通惠河北岸步行栈道。

盘活城市滨水绿道空间

除了公路，在副中心还有更多的骑行线路可以选择，滨水穿林、四通八达的绿道体系最受欢迎。在多河富水的通州区，历史上最大规模的绿道体系建设工程正在进行。运河、潮白河等水系两岸，功能单一的河堤路正变成林水相映、景色清幽的绿色线性空间，供市民锻炼、游憩、漫步、骑行。

傍晚，记者在温榆河绿道看到，棕色的木制栈道和红色的塑胶跑道格外醒目，市民悠闲散步、自在骑行，慢跑锻炼的健身爱好者沿路跑过绿化草坪和错落有致的灌木，尽情享受沿河风光。这里以前就是一条土路，改建成绿道后，成了副中心的最美骑行路。骑行爱好者老李几乎每天都要骑车绕着兜一圈，既锻炼身体又愉悦身心。随着绿道建设工程的推进，他可以骑车直达的公园景点越来越多，运河公园、大运河森林公园、温榆河风景林带，一线贯穿。在他看来，步行、自行车、公交车等慢速出行方式非常方便。而且，公共交通工具接驳便利，也将人们从城市交通主干道引导进城市绿道，享受更多便利的步行空间。

环境，一直是慢行系统建设中的重点。近两年，在为骑行提速的同时，三网融合、林荫计划也提上了政府部门的工作日程。通过统一规划，将全市自行车道、步道与自然景观充分融合。

三网融合，即巡河路、园林绿道与城市道路有机衔接，通过节点工程改造、标志指引优化等方式在有条件的滨水河道和绿道引入慢行系统。目前，潮白河生态景观带正在加紧建设，40公里长，平均宽度5米的健康绿道贯穿其间。这条由3米骑行道和2米步行慢道组成的绿道串联起万亩彩林景区、万亩秋季色叶林、万亩春花林等若干彩林片区，形成壮观的生态彩林叶林观赏体系。沿线植物景点各具特色，金叶满林、春色漫廊、香林美棠、红叶染秋、温榆彩林、流苏夏雪成为新兴的生态网红打卡景点。

区园林局相关负责人介绍，绿道周边村庄密集，与城市副中心多条主要道路衔接，在营林的同时，他们特意打造了一些休闲节点，形成与多彩森林有机结合的林地游憩系统，保证林地具备地生态功能的同时，兼顾可游可赏的游憩功能。

在这片巨大的游憩空间中，还布局着100多个市民广场，规模从100到3000平方米不等，主要分布于绿道出入口与市政道路接驳区，距离村镇只有200米至500米，方便市民使用。目前，绿道及两侧绿化景观提升已基本完成，逐渐形成潮白河沿岸廊道联动、绿色空间串联的生境网络。

盘活城市滨水绿道空间，复生态之美，还岸线于民，是城市副中心绿道建设的一个重要遵

循。绿道的建设不仅满足通行，还承载服务城市副中心、辐射京津冀居民日常休闲游憩活动的需求。截至目前，副中心已形成温榆河—北运河(通州城市段)绿道、北运河健康绿道、运河健康绿道、潮白河绿道、小中河绿道、中坝河绿道、凤港河绿道、凉水河绿道、潞城中路绿道、壁富路绿道、假日乡居环绿道、环办公区绿道等12条绿道，总长度近400公里，逐渐形成蓝绿交织、水城共融的生态画卷。

绿道建设根据服务人群不同分为城市段和郊野段。城市段主要服务于白领和城市居民，游人聚集度高，需要提供高密度的通行路线——除了提供可供步行的木板道外，还有巡堤路一类自行车道，以及连接道路、辅助道路等。而郊野段，由于村与村之间距离较远，使用密度低，通常一条巡堤路就可以满足要求，且季节性明显。居民可根据各自情况，选择一个或多个慢行单元，例如10分钟、半小时、2小时慢行圈等，达到不同的出行目的。

未来，副中心居民可以享受更多的沿河亲水空间和绿道景观环境。按照规划，“十四五”期间将持续打造沿河、沿绿、沿路连续舒适的慢行网络，重点推动通惠河沿线慢行系统、大运河健康绿道等示范项目。到2025年，副中心的步道的和自行车道总里程预计达到1500公里。

慢行系统正在实现从“有”到“优”

为行人和自行车让路，尊重慢行日益成为社会共识，慢行系统正在实现从“有”到“优”的转变，交通发展理念也从“以车为本”转变到了“以人为本”。

“慢行优先不仅凸显了慢行交通路权的保障，更是建设和谐宜居之都的重要诠释。”通州区交通局有关负责人表示，通州区道路建设部门、交通管理部门多措并举致力提升道路慢行空间，比如“一广”布局共享单车点位，增加上千处由社会力量运营的共享单车点位，让市民在区域内骑行往来更加方便快捷。据统计，美团单车、哈啰单车2家共享单车企业在通州区投放车辆约3万辆，共施划电子围栏1225处。

城市副中心6个交通文明示范路口还试点“电动自行车待行区”。通州交通支队交安科于波介绍，电动自行车在行驶过程中与自行车、机动车抢行常引发安全隐患，为此通州交通部门在路权保障、秩序维护、配套设施和改善环境等方面，全面推进慢行系统示范区建设，通过对既有步道、非机动车道优化整治，按标准强化停车治理，提升慢行出行品质，实现“还路于行”。电动自行车有了“专属通道”，让出右转车道，既提高了高峰时段交通通行效率，也避免因非机动车与机动车抢行导致交通事故发生，形成车让人的良好文明交通氛围。

交通方面的慢行系统建设还有很多。据了解，“十三五”期间，通州区持续推动慢行系统治理，完成80余条道路66公里的慢行交通标线施划，慢行系统逐步连片成网。其中30余条具备条件的城市道路实施慢行机非隔离改造，构建行人、自行车独立路权的高品质慢行交通出行环境。目前，全区自行车道约1200公里，绿色出行比例已达74.2%。

今后，本市还将继续编制修订慢行系统建设等规划，加强对中心城区、城市副中心慢行交通系统的治理考核，持续推动慢行系统建设和整治工作提质增效。



北运河大堤骑行绿道景色宜人，市民雨中骑行。



北运河岸边，居民悠闲散步。



新华大街慢行系统升级，保障骑行路权。