



立春(2月4日)之后,天气逐渐变暖,约上三五好友,骑上单车走街串巷,背着相机拍下沿途风景……“打开”春天的方式不止一种,“慢下来”让城市生活更富诗意。

“水、路、绿”三网融合,这两年,城市副中心以慢行体系为纽带,将人文景观、商业中心、文化娱乐设施等串联起来,打造“慢行+”的新型生活场景,构建“河林入城”“串园连趣”的慢城市公共空间网络。今年,城市副中心还将持续完善慢行系统,至2025年,城市副中心慢行系统里程将突破1500公里,形成行政办公区、老城地区、文旅区、运河商务区、城市绿心森林公园等区域连片成网的交通体系。

温榆河慢行示范区——

“水、路、绿”三网融合实现微循环

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,冬日暖阳下,有人悠闲散步、自在骑行,慢跑锻炼的健身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,改建为绿道后,成了副中心的最美骑行路。老李每天都要在这儿骑车兜一圈,既锻炼身体又愉悦身心。随着绿道建设的推进,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。步行、自行车、公交车等慢速出行方式也越发方便,便利的交通接驳将人们从交通主干道引导进城市绿道,享受更多步行空间。

通州区城市管理委相关负责人介绍,城市副中心持续加强慢行系统建设,在“水、路、绿”三网融合、慢行示范区建设中均取得成效。所谓三网融合,即运河、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。

其中,温榆河三网融合示范区位于通州区温榆河两岸,北至路苑北大街,南至富河大街,西至滨榆西路,东至滨榆东路,是集休闲、游憩、健身于一体的绿色生活体验区。根据区域内绿道、滨水空间的自身条件,通过局部改造融入部分交通功能,增设木栈道、铺装园路等设施,可实现“水、路、绿”三网区域微循环,提升慢行交通的舒适性,满足市民多样化出行需求。

温榆河示范区占地面积约1.4平方公里,通过三网融合改造,贯通区域内市政路网、公园绿网、滨岸水网,其中市政路网约5公里,公园绿网17公里,滨岸水网5公里。改造工程在市民习惯进入公园的主要节点设置铺装园路和石板路、台阶,在临近公园入口及公交站附近增设4处石凳,并建设市政道路与公园的连接通道11处,改造自行车骑行通道入口2处,在公园内完善骑行通道,打通骑行断头路。人行通道共设置2处木栈道,连接市政道路与公园景观。同时,完善提升公园周边自行车停放设施,改造自行车停放区共计50处。在主要道路节点设置三网融合引导牌,清晰展示入园的8处自行车骑行入口、23处人行通道入口,为游园市民提供引导服务。

北苑慢行示范区——

10公里慢行空间宜行宜停

在北苑路口南,彩色铺装的标识,使非机动车道和机动车道间有了明确的边界,遇到公交车站的路段,非机动车道还会“绕”至站台背后,避免人车交织。这正是城市副中心打造的慢行系统示范区中的一条代表性路段。

修建的慢行道路,让骑行者感受到满满的“善意”:用智慧化的科技手段对机动车的行驶秩序进行规范,保障慢行系统的路权;同时在靠近小区、公交车站等慢行道与公共交通的转换处,设立公共自行车泊位,借车还车都方便规范。说起家门口的变化,附近居民也是喜上眉梢:“现在我们经常到这儿来遛弯,慢行系统让出行更便捷,环境好了,心情更舒畅。”

区城市管理委有关负责人介绍,北苑慢行示范区位于副中心核心地段,北至新华西街,南至玉带河西街,西至北苑南路,东至新华南路,是全业态、全客层的时尚精致生活体验中心,区域内遍布商业综合体、写字楼、住宅区、学校、医院等,慢行需求多样。本次慢行系统改造涉及示范区内新华西街、西关大街、新华南一街、中山大街、新华南二街、西营房胡同、新城南街、玉带河西街、北苑南路、通惠南路、北苑一路、新仓路、新华南路等13条市政道路,总里程约10公里。

改造工程施划非机动车专用车道标线、彩铺2.4公里,增设自行车优先标志标线约3公里,智能行人过街系统5处,同时在新华南路与新华东街设置机动车借道左转系统1处,同时在西门路口试点非机动车左转一次过街1处,使用专用信号灯进行控制。在非机动车道进口30米处安装非机动车直行、左转标志,提示非机动车注意左转和直行分道行驶;在非机动车进口车道停止线处施划非机动车左转、直行标线,提示按照信号灯指示分道行驶,实现非机动车左转一次过街,提高非机动车过街效率和安全。

此外,城市副中心在万达商圈新华南一街、新华南二街、北苑一路增设电警卡口、不礼让行人、违法停车等智能执法设备,保障行人和非机动车出行安全。试点采取智慧化手段对万达商圈周边道路的非机动外卖车辆停放进行规范治理,保障慢行路权。

浪漫的慢行

城市副中心『慢行+』小型生活场景扫描

本报记者 冯维静



通惠河岸栈道。

新华街道慢行示范区—— 改造慢行系统 提升出行品质

为高质量建设城市副中心慢行系统,今年城市副中心在慢行系统治理方面将开展三大重点工作:“数量”方面,区城市管理委作为路网建设主体之一,正在加快推进道路建设,预计到2025年,慢行系统里程达到1500公里;“提质”方面,按照北京市城市慢行系统品质提升行动方案,区城市管理委正在加快构建城市副中心老城地区慢行网络,注重城市慢行交通秩序与空间,完善软硬件设施载体,保障自行车和行人路权,提升慢行交通出行品质,满足市民慢行出行需求;“高标准”方面,正在按照“由点及面,连片成网”的原则以街道为单位积极打造示范区,聚焦市民幸福感与获得感积极打造“水、路、绿”三网融合示范区,通过示范作用,营造城市副中心特色慢行路线,实现建设步行和自行车友好城市的工作目标。

今年,副中心将重点提升新华街道片区慢行交通出行品质,围绕通州发展大厦周边道路进行慢行系统改造,完善无障碍设施及步行休憩设施。其中,增设标线隔离带、自行车优先标志标识、自行车道彩铺等交通设施,增设非机动车停放区,在提高非机动车停放资源的同时保证停放区与周边环境协调。对区域内新华东街与西海子西路、新华东街与吉祥路、新华东街与北大街等3处路口增设非机动车左转一次过街系统,完善交通标志标线、交通管控设施。



温榆河岸栈道。



新华西街路口非机动车道。

慢行示范路—— 利用路县故城遗址公园 园路打造林荫路

今年1月,北京市发改委批复北京城市副中心步行和自行车系统示范段工程项目建议书(代可行性研究报告),将加快建设步行和自行车友好城区,引导绿色出行。

这段“示范路”具体如何规划设计?据了解,该项目位于行政办公区一期北侧,南起东古城街,北至六合东路、六合西路,全长约3公里,规划标准路面宽9.8米—11.5米,其中路县故城遗址公园段利用公园园路设置,路面宽3.5米。同时,随路实施桥梁、交通、照明、绿化、雨水等工程。项目设计充分借鉴同地区自行车专用路实际运营经验,统筹考虑城市副中心慢行系统建设、高线公园规划建设、城市道路建设、公交线网优化等情况,推动构建连续、安全、快捷、舒适的城市副中心步行及骑行慢行系统。

示范路建设思路如何?根据项目建议书,结合区域路网现状、规划及周边地块交通需求,项目考虑周边居民、通勤、通勤及休闲等日常生活出行,对高峰时段本项目步行、骑行需求进行科学预测。同时,优化项目设计方案,提高直达便利性,充分利用路县故城遗址公园园路并结合沿线地形地貌设置路侧绿化,打造林荫道路,增强步行及骑行体验。

项目建设过程中,将坚持以人为本理念,打造安全便捷示范慢行路:全段设置自行车道及人行步道,确保步行有道、骑行顺畅;项目全线缓坡设计提升慢行舒适体验;考虑到自行车停放需求,合理配置自行车停放车位,提高骑行停放便捷性。



温榆河岸栈道。