

▲上世纪80年代,长安街上骑车的人群。(资料照片)





▲存放在街头的摩拜单车。



▲6月18日,一名小学生在参加第六届北京国际自行车骑游大会。 新华社记者 **李 欣**摄

自行车 回归之路不平坦

本报记者 刘 峣

经历了上世纪80年代的顶峰以及 本世纪初的低谷,自行车正在回归中 国人的日常生活。而它的角色,也从 单纯的交通工具,变成一种时尚、一 种情怀,甚至是一种生活方式。

面对苦不堪言的交通拥堵和空气 污染,越来越多的城市正在以各种形 式欢迎自行车的归来,自行车由此成 为低碳出行、共享经济的代名词,受 到从官方到企业的青睐。而互联网带 来的创业风潮,更是让城市中的双轮 快速行进。

尽管如此,在热情的态度和积极 的政策之外,车轮上的生活依旧面临 诸多难题。"自行车王国"的回归之 路,似乎并不平坦。

■前世今生

自行车大国名不虚传

"1980年,我买了第一辆'永久'牌自行车。"回忆起自己的自行车情缘,在山东济南某政府机关工作的赵先生说,"当时有辆自行车可风光了。每天下了班,我都要把车擦得锃亮,生怕粘上一点儿灰。"

自行车、手表、缝纫机——上世纪七八十年代,"老三件"是中国青年人结婚过日子的"标配"。上下班期间,壮观的自行车车流为中国赢得了"自行车王国"的称号。

一则小故事可以佐证自行车的影响力。彼时,美国前总统老布什在华任美国联络处主任,时常在周末与夫人骑车出游逛胡同、看名胜。美国人甚至给酷爱骑车的布什起了个名字:"像中国老百姓一样骑自行车的乔治·布什"。1989年,当选美国总统的老布什访华,获赠一辆"飞鸽"牌自行车。兴奋的老布什当场骑上车飞驰而去,哈哈大笑。

既是寻常百姓的出行工具,也是富有中国色彩的"国礼",自行车的地位一时无两。上世纪80年代,北京市自行车分担率(自行车出行占总出行次数的百分比)一度高达62.7%。

到了2013年,这一数字已经降到了12.1%。原因显而易见。从上世纪90年代开始,国家大力发展汽车工业,中国经济亟待从"两轮驱动"升级为"四轮驱动"。与此同时,自行车的角色,也从"城市代步者",变成了"道路抢夺者"与"事故引发者",变成了不受欢迎的"二八车"。在部分城市规划者眼中,自行车不符合"高大上"的交通体系,不仅不要发展,还应该限制和压缩,为机动车

1995年的一个夏夜,下海创业的 杭州青年马云蹬自行车回家,路遇小 偷盗井盖。他骑着车到处找警察,又 及时上前制止,成为通过电视台节目 考验的唯一一名市民。十几年后,昔 日视频再现江湖,马云骑自行车的形 象甚至被网友形容为"土里土气"。

被时,在小汽车的比照下,自行车的地位和形象大抵如此。另一个例子是,曾经年产600万辆自行车的"永久",从1998年开始亏损,到2000

年已面临破产。 10年间,小汽车进了家门,自行 车被束之高阁。

■雨后春笋

共享单车异军突起

2014年,700bike联合创始人张向东辞去上市公司总裁的职务,转行做起了自行车。

"其实很多人只看到了我感性的一面,没有看到我的思考和理解。自行车是出行工具,又是运动项目,还能承载生活态度,很少有一个产品能够像自行车这样有足够的宽度和深度。"创业一年后,张向东的"造车"成果——700bike多款产品问世,产品发布会的主题就叫"这个城市需要一辆自行车"。

同样是在2014年,中国城市公共 自行车数量已经达到40万辆,超过全 球其他国家的总和。如今,在全球公 共自行车数量前10名的城市中,中国 独占九席。

骑车已不仅仅是代步,还成为一种运动和时尚。对此,北京市自行车协会秘书长孙占波深有体会:"不仅是年轻人,现在很多中老年人也骑了起来。"多年来,他积极推广自行车出行,骑行的队伍越来越大。"今年,我们把形形色色的自行车组织集中起来,成立大联盟,涵盖了19万名骑行者。"孙占波说。

汽车发展带来的拥堵和污染,是促使各个城市重新请回自行车的"导火索"。从2002年开始,上海、深圳、北京、广州等城市先后开始打造慢行交通体系,并将自行车视为城市交通发展的重要一环。

作为打通"最后一公里"和绿色出行、缓解交通拥堵的重要举措,各地正大力推进公共自行车网络建设。山东省计划2017年前在50%以上城市建成公共自行车系统;浙江省11个地级市共有30.9万辆公共自行车;北京

车在荷兰人生活中的重要地位。

统, 尤其是完善自行车道路系统。

绿灯,这些设计的细节保证了自行车骑行的安全。

转时就伸出右胳膊,这样周边的人就知道你要转弯。

了4万个自行车停车位,却依然不能满足需求。

荷兰:欧洲"自行车王国"面临新挑战

上骑车的人,有时尚青年,也有中年白领,从他们身上,可以看到自行

市,于是出台了很多政策,限制汽车增长,开始建设完善的公共交通系

的。在城市道路上, 自行车道和机动车道之间都有隔离带, 自行车道使

用的材料类似运动场的跑道,上面标上自行车的标志。自行车道上还简

单清晰地标出转向、直行、等候等不同标识,交通灯上也有自行车的红

要根据自行车的红绿灯行驶。其次,晚上骑车,前后车灯必须同时打

开。最后,在骑行过程,如果转弯或突然停车,要做手势。比如,向右

斯特丹居民自行车使用率在过去的20年内提高40%, 市中心68%的出行

行车道。同日趋完善的汽车停车场相比, 可供存放自行车的停车位数量

远远不能满足需求。在阿姆斯特丹,政府在中央火车站地下及周边新增

方式是骑车,但仅有11%的交通基础设施空间分配给自行车。

自行车已成为荷兰人生活中不可或缺的一部分。首都阿姆斯特丹街

上世纪60年代开始,政府意识到,不能以汽车为中心来发展城

在荷兰,自行车道非常容易辨认,在任何地方,自行车道都是红色

人们骑自行车时,也有一些基本规则。首先,在自行车道上骑行,

尽管如此,荷兰也遭遇了自行车与机动车的冲突。数据显示,阿姆

越来越多的电动自行车和摩托车还在逐渐挤压原本就不太够用的自

-他山之石

到 2020 年将拥有 10 万辆公共自行车

作为自行车行业的观察者和参与者,张向东对自行车文化回归的感触尤为深切。"城市公共自行车体系正在逐步完善。在杭州,从上到下的管理、潮汐式的运作,运营效率甚至在一定程度上超过了荷兰阿姆斯特丹,满足了大量人群的出行需求。"

尽管数量如雨后春笋般增长,目前各地公共自行车依然面临注册难、还车找车难、管理薄弱、运营成本高等问题,这使不少城市的公共自行车叫好不叫座,甚至逐渐"鸡肋化"。几年前,武汉公共自行车经营一度出现困难,陷入"瘫痪"的尴尬状态,导致市民无车可用,直至整顿后才重新亮相。

瞄准了公共自行车的不足和城市 生活的需求,有"网约自行车"之称的 共享单车横空出世。手机扫码解锁、随 时随地"无桩"还车,1小时的使用费也 不过一两块钱,跟很多城市公共自行 车的收费差不多。

亮黄的"ofo"与橙色的"摩拜"已然成为不少城市的靓丽风景线,更演变为资本竞逐的"风口"。从去年开始流行至今,ofo和摩拜单车的自行车总数已超过10万辆,腾讯、滴滴、小米等互联网巨头,已经将触角伸向共享单车领域。

与网约车在各地受阻的局面不同,切中交通痛点的共享单车得到了不少城市欢迎。今年6月,上海杨浦区与摩拜单车签署合作协议,成为摩拜单车首个政企合作方。双方约定发挥优势,共同构建绿色出行示范城区。

"共享模式让自行车的使用变得更方便、更有效。互联网大笔资金的投入,对自行车市场有极大的拉升作用。"张向东认为,共享单车的风靡,验证了人们对城市骑行的向往和接受。

如果运营得当,这一领域有望在中国 造就高达每天千万人次的服务。

■逢山开路

短距离出行期待保障

虽然在上下班期间骑上了摩拜 单车,但在北京朝阳区从事金融行 业的小王依然感觉"不爽"。"很多 路上的自行车道和机动车道没有隔 离带,再加上乱停的汽车和频繁逆 行的电动车,骑车回家的风险可真

孙占波对此也有同感。"目前的 道路规划上存在一些不合理之处。 虽然有自行车道,但是常常和机动 车道存在冲突。我希望在道路规划 中考虑到骑行者的需求,进行多方 论证。"

自行车出行,最大的障碍在 "路"上。尽管城市向自行车张开了 怀抱,却没有做好迎客的准备,在 道路规划设计和管理方面,依然以 机动车为本。除此之外,交通高峰 期,骑行者还必须同机动车尾气污 染作斗争。

交通部门也指出,目前自行车 出行环境出现的问题,比如非机动 车道缺少有效隔离设施、机动车侵 占自行车出行空间等,都是影响自 行车出行的重要因素。

在各大城市交通拥堵状况持续加剧的情况下,自行车路权问题正在逐步得到解决。截至去年年底,深圳市共建成总长约2210公里的绿道,形成省立绿道、城市绿道、社区绿道三级网络体系,为骑行者提供方便;北京市五环内已经建成700公里自行车专用道,2000年发达到2000公里

2020年将达到3200公里。 "一方面通过彩色铺装等措施改善慢行系统,保障自行车、行人路权,另一方面结合区域的综合治理, 形成区域联通、联网成片的规模效应。"北京市交通委路政局副局长侯小明说,目前,金融街、三里河等区域已经完成彩色铺装,二环辅路的慢行系统改造即将完成。

同济大学教授、循环经济专家诸大建认为,中国自行车正处在U形发展第三阶段的起点,在向短途出行和环保健身功能靠拢,一个成熟的城市出行模式可以期待。"中国的理想模式应该是,一个好城市应该首先照顾步行。主要交通工具应该是巴士和地铁,沟通它们的这段短距离路程应该是用自行车。这叫做'骑乘骑'模式。"

专家认为,减少短距离出行的机动车需求,依赖于城市公共政策的调整。应该在城市交通系统的规划、建设和管理方面,鼓励市民自行车出行。

更多工夫体现在细节之处。"以前自行车,特别是折叠车都能带上公交车、地铁、火车,现在很多城市都不允许了,这一点不是很友好。"张向东说,自行车解决的是近距离出行,比如从家里骑车到地铁站,然后带着自行车乘地铁,出了站之后再骑车到公司,这才是完美的无缝连接。

"我始终相信,自行车是城市文明的标尺,自行车使用率越高,城市越文明。"张向东说。

我的家乡在贵州一个小山村,父亲是一名乡村教师,每周总会骑着一辆"永久"牌自行车到乡里赶集。这让我童年时期总会现这样印象深刻的一幕:父亲骑着车出现这样印象深刻的一幕:父亲骑着车出现在村口,车座后面驮着装满了红糖、猪肉、糖果的编织袋。每到这时,我便央求着坐到车的前架上,一路欢呼回家。遇到农作归来的牛群,父亲按一声车铃,"叮铃铃",脆响声在山间传得很远。

我上中学时,往返位于市里的中学和家乡之间,都依靠父亲的这辆自行车。那时候,公路上跑得最多的是自行车,汽车倒成了稀罕物。每次遇到汽车,我和伙伴们都会骑着车在后面跟踪良久,上坡时还会一手把着车一手拉着汽车后端走一段。

对很多中国人来说,自行车曾是最重要的代步工具。上世纪八九十年代,永久、凤凰、飞鸽等自行车品牌家喻户晓。不光是我所在的村子,城市里很多人结婚时也会把自行车作为嫁妆之一。有统计显示,当时中国有10亿人口,自行车保有量达6亿辆。

不过,当我考上大学开始进入城市生活时,情况发生了变化:汽车越来越多,骑自行车的人越来越少。在大一时,我买了一辆台行车,骑出去时遇到颇多尴尬:在自行车,骑出去时遇到颇多尴尬:在自行车中道上停满了汽车,骑了一会儿发现自行车已经到了机动车道上;汽车、卡车车主把喇叭按得震天响,似乎他们才是道路的主角……骑了几次,我无奈地把自行车弃之一旁。再过半学期,这辆被风雨侵蚀得斑驳不堪的车最终不知去向。

随着城市的汽车越来越多,其引发的交通堵塞、大气污染等问题越发严重。很多城市开始意识到倡导人们绿色出行的重要性。在我工作的北京市,人行道边一排排公共自行车多了起来,刷公交卡就能取用。按照当地政府的规划,到2020年,北京将拥有10万辆公共自行车。

有几次出门办事,我取了辆车试着骑了几段路。不过,或许是这些路段还没被纳入

政府的改造范围,自行车路权不清晰、骑行不安全等问题依然存在。

如何引导自行车回归城市,让人敢在道路上骑车?这成了让各地政府头疼的问题。

在这方面,荷兰的例子很值得借鉴。荷兰有1600万人口,却拥有1800万辆自行车。荷兰人之所以热爱骑行,不仅在于地势平坦适合骑行,更在于政府倾力修建自行车专用车道,并形成相应的制度安排,为骑行扫除各种障碍。

虽然中国各地情况不同,但建立与自行车匹配的"毛细血管"体系大有可为。人体内部的血管系统中,毛细血管比例最高。但是目前很多城市道路的快速路、主干路、次干路和支路配置并不合理。应该加大支路的建设比例,以保证交通畅通。

在实际使用道路时,骑车的公众还应该拥有足够的路权。 要做到这一点,在车流量大的道路上,应该把机动车和非机动 车硬质隔离;在单车道支路路口,应扩大非机动车停车区域。

当然,要让自行车真正回归生活,还需要我们形成健康的自行车文化。鼓励公众骑自行车,并不意味骑车人就能肆意横冲直撞,他们同样应该遵守规则。对那些多次破坏、违规使用自行车的人,应该设置可操作的配套惩罚措施。

作家海明威说:"骑车才能体会一个国家的精华。"作为 自行车大国,越来越多的中国人正在认识到自行车之于健康 生活的重要意义。民众有意识,政府有热情,如何维护好这 些正能量,让自行车真正回归人们的生活,考验着社会各界 的智慧。