



在浙江省宁波市奉化区，蜿蜒山道新浒溪线两侧，樱花盛开，云蒸霞蔚，将绿水青山渲染得分外妖娆明媚。不少游人来到此处赏樱，他们或骑行或摄影，在山间感受着浓郁春意。  
章勇涛摄（人民视觉）



江苏省连云港市灌云县杨集镇湖河湾油菜种植基地，骑行爱好者在田间骑行，享受春日时光，倡导绿色出行。  
吴正祥摄（人民视觉）

# 绿色生活 快乐骑行

李晨瑶

## 1. 解决出行难

在北京回龙观附近有一道靓丽的“交通风景线”：每天早晚高峰时，骑行人不用躲避汽车等机动车辆，而是自由地行驶在宽阔的道路上。它不同于地铁的拥挤和地面车辆的拥堵，在整座城市最拥挤的时候，这条道路上的行者却格外悠然惬意。

这条道路就是北京首条自行车专用路。回龙观是北京市内一处居住人口较为密集的区域，每到工作日的

早晚高峰时段，交通压力都比较大。为创建步行和自行车友好城市、解决回龙观—上地之间出行难的现实问题，北京修建了“自行车高速公路”。

2019年5月31日北京首条自行车专用路正式试运行，至今已经开通10个多月了，专用路与现状自行车道系统相衔接，道路长度约6.5公里，直接服务于沿线约1.16万通勤人口。

自行车专用路是在城市和郊区道路系统中以及通往旅游区的道路中，专门供自行车行驶的道路。“我特别喜欢上下班的时候在这条路上骑

行，根本感觉不到早晚高峰，像是在骑车观光！”住在回龙观附近的居民小雯说。

与普通自行车道相比，专用路安全性更高，全程没有红绿灯，速度更快，更好地解决了回龙观至上地软件园之间通勤人员出行问题。

盖春英表示，北京自行车专用路是发展自行车交通的有益探索和尝试，对后续开展类似规划和建设具有指导意义，并能很好地服务沿线通勤出行，对引导和培育市民绿色出行有积极意义。（图片据百度）

骑出城市新活力

春英

宜居城市是当今许多城市的发展目标，自行车等绿色交通是建设宜居城市的重要内容和途径。从全球自行车交通发展历程看，自行车交通经历了由兴盛到被忽略，再到复苏与兴盛的发展历程。时至今日，它正逐步回归到人们的日常生活中，但其作用和价值已不同于以往。自行车交通不仅是城市交通体系的重要组成部分，还是反映城市精神文明和城市风貌的重要窗口，它在城市交通层面、城市发展层面、景观风貌层面、健康生活层面都具有重要意义。

自行车交通是中短距离出行的理想交通方式。它方便灵活，受交通拥堵的影响相对较小，在路况有保障的情况下，基本能够保持骑车人的骑行速度，出行时间可控，准时性相对较高。调查显示，北京市区居民出行选择自行车的理由中，准时被排在第一位。自行车交通对道路空间需求不大。1辆自行车动态占用道路面积仅为1辆小汽车的1/15。停放1辆小汽车的空间可以用来自停放10辆自行车。

自行车交通零能耗、零排放，高出行比例能够有效降低能源消耗，改善空气质量。以哥本哈根为例，调查数据显示，2012年，哥本哈根自行车交通出行分担率为36%，由于自行车出行的高分担率，哥本哈根2012年二氧化碳排放量减少90000吨。

自行车交通投资效益显著。哥本哈根曾对自行车、小汽车以及公共交通的基础设施成本估算进行过对比，发现自行车交通的投资成本明显低于其他交通方式。与其他交通出行方式相比，自行车交通投资回报率最高。阿姆斯特丹的分析表明，阿姆斯特丹日益增长的自行车出行分担率每年为阿市节约近2000万欧元的公共交通投资成本和近2000万欧元的城市道路投资成本。

丹麦著名建筑师扬·盖尔曾有过“慢速交通意味着富有活力的城市”的描述。街道空间是人们休闲放松、沟通交流的公共场所，是游客了解城市生活的重要途径，能够带动城市文化的繁荣发展。以北京为例，北京是一座具有3000多年建城史的文化古都，拥有大量的历史文化遗产，尤其是北京老城历史文化资源丰富，大量历史文化遗产相距很近，自行车和步行是最佳的游览方式，是了解和感受城市文化的重要途径。2015年，北京市在重点大街、历史文化保护区以及商务中心区、中关村西区等区域设置自行车专用道，推出“古都风貌骑行观光”、“骑行逛奥运场馆”、“骑进胡同文化”等“骑行北京观光线”，使骑行爱好者更深入地体会了北京城市风光。

自行车交通还是健康生活的一部分，能够改善公众身心健康。它是通过人力实现空间移动的方式，在完成出行目的的同时，还锻炼了身体。在人们对身体健康越来越关注的今天，发展自行车交通具有积极的意义。



北京首条自行车专用路是北京自行车交通的一期示范工程，这条专用路连接回龙观和上地软件园，起点位于同城街与文华路交叉口，沿13号线地铁向西经回龙观、龙泽地铁站，跨越京藏高速，止于后厂村路与上地西路交叉口并和非机动车道连接。  
刘宪国摄（人民视觉）

## 3. 绿色渐成时尚

绿色交通已成为各地打造宜居城市的重点。《北京城市总体规划（2016年—2035年）》中提出建设步行和自行车友好城市的发展目标，要求创造良好的步行和自行车通行环境，包括构建连续安全的步行和自行车网络体系；合理配置道路空间资源，保障步行和自行车路权等。

目前，北京正在开展自行车交通二期示范工程的规划研究工作，并计划于今年内落地实施。与一期示范工程不同的是，二期示范工程大部分路段利用既有道路两侧的自行车道，打通部分通行不便捷的节点，与公交地铁进行有效衔接。

其他城市也在行动。厦门也建成了自行车专用路，厦门空中自行车道作为全国首个自行车专用路于2017年1月26日试运行，起点BRT洪文站，终点在BRT县后站，全长约7.6公里，是世界最长的空中自行车道。深圳等地也在积极筹备中。2019年6月26日，深圳市交通运输局发布《深圳慢行系统骨干网络布局及试点实施

方案》问卷调研，深圳拟规划建设自行车快速路专用道，连通原经济特区内以及龙华、龙岗、宝安等地；上海市在《上海市慢行交通发展规划（2015—2040）》中，对自行车通道设施规划了“廊道—一般通道—休闲道”三级连续性网络。在现有自行车通道设施基础上，主要依托次干道和条件较好的支路打造贯通性强、机非隔离并且连续的高品质自行车廊道，着重满足外围区进入中心城区方向的入城交通以及外围区轨道站点的接驳。在新城和新市镇内部，还规划部分更高等级的自行车专用路。

“绿色出行”已经慢慢渗透进现代人的生活，但仍有很长的路要走。对于未来自行车专用路的发展，盖春英指出，对于北京以及很多城市而言，自行车专用路属于整个自行车道路网络系统中一种特色化的通行设施，但并不是主体，主体是城市道路空间内规划建设的自行车道系统。发展自行车交通，服务更多市民骑行，还是要依靠这套主体自行车道网络。构建更加完整、连续、安全的自行车道网络系统才是建设宜居城市中的重要一环。



市民在厦门市忠仑公园旁边的自行车道上骑行。  
新华社记者 林善传摄



江苏省兴化市乡村美景吸引了各地游客前来观赏。图为骑行客在千朵菜花景区留影。  
杨天民摄