

## ▼ 市民每天骑车总里程 相当于去两次月球

自行车是丹麦人日常的出行工具,而绿色出行更是深深扎根于丹麦人的思想意识和生活方式。

对于有车不开的丹麦人而言,自行车不仅是一种交通工具,更是一种时尚而又健康的生活方式。一方面,人们安居乐业,十分重视锻炼身体,而骑自行车就是很好的锻炼方式。另一方面则是省钱。丹麦税收高达40%~50%,买汽车很贵,油价也高,95号汽油每升就要8克朗(1克朗约合人民币1.07元)。停车同样难且贵。而停放自行车则不用交钱。此外,骑车出行还可以保护环境。丹麦人普遍有较高的环保意识,认为保护大气环境对个人是有利的。因此,在通勤或旅行的途中,常常选择与自行车为伴。当然,在节假日,成群结队的自行车骑手还会在林荫或海滨大道上进行自行车赛。

据统计,每天约有60多万哥本哈根市民(大哥本哈根地区居民总数约170万人)骑车出行,总里程能达到120万公里,相当于在地球和月球之间来回了近两次。据估算,哥本哈根市民每年的骑车里程,如果是汽车完成的,每年将要多排放10万吨以上的二氧化碳。

## ▼ 骑行方便处处绿灯

自1881年哥本哈根最大的单车俱乐部“丹麦自行车俱乐部”成立开始,自行车在哥本哈根扮演的角色就越来越重要。1892年,全市第一条自行车道 Esplanaden 开放供市民使用。这是政府鼓励市民骑行迈出的重要一步。随后,不仅是政府,民间组织也积极响应。1905年,“丹麦自行车联合会”成立,这是一个致力于维护骑行者权益的非政府组织。

到了20世纪70年代能源危机(石油输出国组织停止对西方国家输出石油)发生后,丹麦政府开始注意限制汽车使用,鼓励自行车发展,并为骑车者修建更好的基础设施。因此,哥本哈根的基础设施逐渐在各个方面体现出自行车的优势。例如,在丁字形路口,铺设着卵石路面,以强烈的反差提醒司机在拐弯时注意骑车者;此外,那些不必要的栏杆和路障被拆除了,以防骑车者一不小心撞上;在有台阶的地方,旁边都会有专供自行车上坡下坡、上面铺有减速金属条的斜坡;路上有自行车专用的交通信号标识,交通高峰期,骑车者可优先通行;在很多商场外面,不仅设有机动车停车位,还设有自行车停放处,有的地方甚至占地面积比机动车停车位还要大。

哥本哈根还实行了一项“绿色波浪”计划:在交通高峰期,通过对交通灯的控制,能让骑车者以平均时速20.3公里一路绿灯,快速通行。为了提高自行车的效率,城市路面建有绿波信号灯,如果地面的绿灯熄灭,骑行者就知道为了赶上前方的绿灯需要加快速度了。

不仅如此,就连哥本哈根的火车上都设有自行车专门停放处;市内所有出租车都有特殊的挂钩,能同时挂两辆自行车;很多宾馆向客人提供付费出租的自行车。这都是哥本哈根成为自行车城的重要条件。

因为骑车出行的比重越来越大,哥本哈根政府在2009年给自己设立了目标:2025年前变成零碳排放的城市,为此,这座城市继续大力推广公共交通和自行车通勤。

## ▼ 新科技带来无限可能

除了政策和城市整体规划,科技进步让哥本哈根自行车的发展如虎添翼。去年2月,智能交通系统行动方案被市议会通过,哥本哈根计划投资6000万克朗(约合4600万人民币)建造380个“智慧交通信号灯”,希望用这些新的信号灯来获取实时路况信息,并通过这个系统调整信号灯以提升交通效率。

具体来说,这些新的信号灯有了一些新的装备,例如66个摄像头、蓝牙传感器等,可以监测道路上的车辆、行人的数量,以及相应的区域范围。例如,可以用摄像头监测摩托车等机动车辆的数量,并定位装有GPS定位的公共汽车,如果公交车晚点严重还能调整相应的绿灯时长。

此外,这些智能信号灯还能靠蓝牙探测到行人所带智能手机的信号,进而判断其数量。2014年他们曾在球赛后测试过一次,拥堵时间从40分钟减半了。

根据计划,哥本哈根希望在今年底前将公共汽车的行驶时间减少5%~20%。已经在哥本哈根郊外的渥尔比(Valby)进行的测试结果显示,这个新设备能让公共汽车在高峰时段省下最多两分钟。

这样将科技元素融入自行车规划的例子也屡见不鲜。近几年来,APP的广泛普及,也促进了分享经济的发展。人们已经可以通过APP分享自己的居所、汽车甚至太阳能光伏板。去年,在哥本哈根,一家名为“驴党共和国”(Donkey Republic)的公司推出了一款自行车共享软件,提供的这项服务名为“云驴”(AirDonkey),车主使用这个APP就可以将闲置时的自行车出租出去。

这个公司表示,他们希望将优步(Uber)的简单易用、民宿网站Airbnb的共享经济与自行车的益处综合到一起。“云驴”能为车主带来一定的经济收益,同时也让更多人骑上自行车。公司的联合创始人厄德姆·奥瓦奇克(Erdem Ovacik)认为,自行车分享服务旨在打破当前的都市交通格局,使减排达到切实的效果。

“云驴”的操作十分便捷。首先车主需要订购一套必要的装备,包括安装在自行车上的一套闸锁及标识面板。然后,把自行车停放在任意地点并对其拍照,接着在云驴上创建这辆自行车的档案信息,标注其停放地点和租赁价格即可。

租车人可以使用这款APP预订自行车并进行支付,车主可获得80%消费额的分成,“驴党共和国”占20%。租车人可以通过APP上的地图找到自行车,并在车主不在场的情况下打开闸锁使用自行车。用车完毕,只要停放在车主设定的地点,拍照上传以表明并未损害用车即可。

整个使用流程看似十分流畅便捷,但一个主要的顾虑就是自行车防盗问题。不过这个公司表示他们的“安全闸锁”具有防盗功能。他们还表示已经在哥本哈根试运行这个分享服务体系,并计划在众筹网站发起目标额度为10万欧元(约合70.1万元人民币)的筹资。



## ← 哥本哈根 VS 北京 →

# 留给单车一条道 绿色出行更流行

◆本报见习记者张倩



## 自行车王国能否复兴?

◆徐琦

20世纪80年代,北京市六环内的自行车分担率(即自行车出行占总出行次数的百分比)高达62.7%,彼时的中国,是名副其实的“自行车王国”;到了2013年,这一数字变成了12.1%。与此同时,小汽车的分担率则从20世纪的5%,骤增到当下的32.7%,成了当下北京市民的主要代步工具之一。从曾经的自行车王国,到今天车轮上的国家,中国仅用了一代人时间,就实现了欧美几代人的梦想。

虽然我国的汽车人均保有量还不能与发达国家相比,但自行车已经离市民的生活越来越远。

最近,北京市第五次综合交通调查结果显示,2010~2014年,北京市自行车的出行比例持续下滑。在调查中,34%的调查者不骑车是因为出行距离太远,15%的人认为消耗体力,16%的人认为出行环境差。还有24%的人认为公共交通经济快捷,无须骑车。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。

而自行车在我国主流交通工具中日渐式微的更主要原因,还是在于我国交通规划与管理理念。在一些城市管理者看来,自行车是民众不得已而选择的一种交通工具,随着经济的发展必然会被淘汰。同时,自行车还被视为是与机动车“争路”的捣蛋者,需要被限制。这样的观点体现在绝大多数中国大城市的规划行之中。

以上海和广州为例:当上海在20世纪90年代末制定新世纪交通发展策略时,有不少研究机构指出上海拥有庞大的单车使用群体以及相对完善的单车设施,应该发挥这一优势。然而,在当时的规划者眼中,自行车属于“次级”交通工具,不符合上海即将建成的“现代化”、“高、大、上”的交通体系,不仅不要发展,还应该限制、压缩自行车的发展,为机动化交通让路。于是十余年间(1995~2009)上海自行车使用量下降六成。而在广州,在20世纪80年代,自行车在所有市内交通方式中所占比例接近35%。但之后广州市政府同样确立了“严厉限制”自行车的基本思路,并在1993年的《广州市交通规划研究》明确提出“逐渐减少和限制自行车数量”的规划战略,到了2005年,自行车比例下降到了8%左右。

于是我们看到的的数据是,包括公交、地铁、自行车在内的几种交通分担率总和,一直是下降的,而小汽车比率却在上升。

中国当下的自行车出行,最大的障碍还

是在“路”上。国内的许多城市在道路规划设计和管理方面,都以机动车为本,没有重视保护自行车的交通环境。如自行车专用道路缺失,自行车的路权仍然得不到保障,自行车停车场所仍然缺乏,都是麻烦,而要真正鼓起勇气骑车上路,骑行者还得同城市的空气污染做斗争。

路的问题只是表象,推广自行车出行,本质上还是要努力改变以机动车为导向的观念。在当下的中国城市中,许多人认为有车必开——不论是远距离的通勤,还是日常的近距离出行,都要驾车前往。但实际上,拥有小汽车并不意味着出行就要开车。据统计,丹麦家用自行车的保有量,在2010年就已经达到每千人480辆,远远超过国内;但与此同时,它的自行车分担率也处于世界领先水平(2015年为24%)。

观念的转变,并非一朝一夕可以促成。需要逐步消除短距离出行的机动车需求,这又依赖于城市公共政策的调整。推广自行车出行,应疏堵结合。“堵”,指的是采取限制机动车出行。政府可以通过增加机动车出行的成本,来遏制机动车数量的增长和使用。而“疏”,则是指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。“安全”是骑行的最基本要求,“方便”与“舒适”则能进一步鼓励骑行。例如,在一些城市道路交叉口交通信号灯的设置上,可因地制宜设立自行车专用信号灯,使骑行者在十字路口视线清晰,路权与时权明确;再如,路口处自行车道上设置遮阳挡雨棚,自行车道两侧种植高大乔木形成绿荫等。有了这些人性化的细节引导,才能提高居民自行车出行的参与度。

专家普遍认为,虽然在推广骑行的前几年,交通拥堵不会很快得到改善,甚至会随着自行车道的扩建而短暂加剧,但这是暂时的。随着越来越多的人自发选择自行车出行,最终,城市的出行环境肯定会得到改善。

好的政策从来不是自上而下的粗暴强压,而是提供良好的引导,使民众自发地形成新风气。正如罗格斯大学的约翰·普切和拉尔夫·比勒在研究文章《难以抵挡的骑行诱惑:荷兰、丹麦和德国的自行车交通推广经验研究》中所言,“自行车的广泛使用并非是由于贫穷、政治体制、缺乏机动车辆而做出的被动选择”,而是更多依赖合理的城市设计和规划。只要传统观念转变逐步实现,骑车人的安全与权益得以保障,自行车这种绿色、健康又便捷的交通方式,将在中国的城市中再度风行,“自行车王国”有望恢复往日的荣光。

## ▼ 自行车的黄金时代

曾几何时,看着父辈的背影骑在黑色利落的凤凰牌自行车上消失于车水马龙,那是很多人的童年记忆。比起副驾驶,很多人都坐过一个更温馨的座位——自行车后座。

提起自行车的普及程度,很多国家都不相上下。但若提及自行车的总保有量,中国无疑是名列前茅的。据不完全统计,至2015年,我国自行车市场保有量3.7亿辆。当前,北京市自行车出行比例仅为10%左右,而在20世纪七八十年代,自行车出行比例约为63%。

自行车起源于欧洲,于1868年被引进到中国上海。当时,由于轻便和实用性,自行车成了财富地位的象征之一。到了20世纪80年代,自行车迎来了巅峰。这个时间段,自行车开始进入千家万户。文能驮姑娘,武能运食粮。在那个特殊的年代,自行车既是人的交通工具,又是物的运输工具,因此,基于国情,研发具备载重能力的自行车成为中国的特色。

80年代末,自行车成了中国第一个普及型工业品,保有量达到5亿辆,凭借总量,中国成了名副其实的“自行车王国”。在当时,工人人均月收入在几十元的水平,而一辆自行车的价格在百元以上,但仍阻挡不了人们对自行车的热情。凤凰、永久、飞鸽、五羊、红旗等国产品牌成为市场主流。

## ▼ “两轮车”受到排挤

随着城市的扩张和机动车的发展,自行车出行空间受到排挤,出行环境不断恶化,骑车出行的人越来越少。自行车的使用范围大幅缩小,大致分为:大学生校园内课室至宿舍往返、中小学生在上学、农民短途出门、上下班及买菜等工薪阶层使用载具。再后来,骑行的人们脸上不再是傲气和洋气,更多的是奔走于生活中的一种疲态。这与笑脸洋溢、身强体健的外国城市骑行者形成了强烈对比。

北京,也曾是个自行车大城。如今,城区建设使北京城变得越来越大,距离远了,汽车开始在人们眼中变得重要。但随着私家车数量的攀升,北京逐渐变成名副其实的“堵城”,行车道停车场大都被汽车占用,骑车人还被电动车挤到路边。失了路权的自行车,常常不得已被挤上人行道。向左走,要冒生命危险;向右走,同样要冒被路人白眼责骂的危险,自行车车主不禁感叹路在何方。

经济的发展带来了观念的转变,以前那些自行车追捧者都纷纷投入“四轮”汽车的怀抱。一些人认为,只有汽车才能成为身份的象征,骑自行车则成为贫穷的代名词。但反观一些发达国家,很多人把自行车当成一种时尚,常以一种年轻态健康的方式来看待骑行。

2015年,北京100多名自行车骑行者花费数月的时间,利用一款骑行APP,在全国发起“随手拍解救单车道”的行动,号召网友拍下身边机动车违规占道的场景,并绘制出一张北京“骑行畅通地图”。

在这张地图中,道路总长1029.269千米,分布着603个红点。红点意味着,被标注地存在自行车道被至少两三辆机动车非法占道的情况。最初,他们看到一辆就拍一张,后来改为每500米拍一张。尽管如此,北京以南等一些路段,密密麻麻的红点还是连成了红线。

## ▼ 期待骑行革命

近几年,自行车慢慢又成为部分市民的“新宠”。众所周知,北京城区较大,虽然四通八达,但在高峰期地铁、公交拥挤,道路拥堵常常给通勤的人们带来困扰。另一方面,公共交通常常无法解决人们出行“最后一公里”的问题,这时,轻巧便捷的自行车便重新受到一部分人的青睐。既节省了一些时间,也节约出行成本,而且骑车出行无疑是绿色减排的好帮手。对于工作繁重的上班族来说,自行车也成为“懒癌”和亚健康人群的福音。

“从国外情况看,越是发达的国家越是自行车消费大国。”天津富士达自行车有限公司技术研发中心主任刘学权并不担心自行车会消失,他认为,自行车消费群体已过去蓝领为主向高端人群发展,健身、运动、休闲正逐渐占据自行车功能的上风。2005年,充满个性的固定齿轮自行车“死飞”在美国、日本等地的年轻人间开始流行,成为“酷”的代名词。近年来,北京各大校园不乏“死飞”踪影,但其普及程度还远远不足。所以,如果北京希望通过年轻人带动自行车重返城市,那么推广酷炫的“死飞”无疑是一种选择。

虽说自行车置之死地而后生,但要成为主流代步工具,仍然需要做很多工作。据统计,大多数家庭通勤的里程都在5公里以内,但还是有不少人仍然觉得自行车出行不便。天气、停靠或者通行道路等都会成为他们考量的因素。为此,北京提出,未来要恢复自行车出行的传统,让绿色出行的比例提高到70%~75%,“到2020年,北京市在五环内要形成3200公里自行车专用道路”。北京市政府也着力规划与统筹,希望能进一步鼓励“自行车重返城市”。

首先,解放路权。目前,北京五环内的自行车专用道大约有700公里。2016年北京将治理300公里自行车专用道。北京早在2004年出台的《北京城市总体规划(2004-2020年)》中就提出自行车交通发展战略并指出,“步行和自行车交通在未来城市交通体系中仍是主要交通方式之一”。

其次,开放租赁。目前,北京市公共自行车租赁系统已遍布11区,截至2015年底,全市已建成850个公共自行车服务站点,投放公共自行车设备达到2.6万余套,注册用户37万,日均还车10万余次,实现了跨区互通存取、无缝对接的目标。同时也与城市公共交通系统形成了有机结合,解决了市民出行“最后一公里”问题,公共自行车高效、便捷、实用的优势得到了社会各界的广泛认可。最后一个堡垒——海淀区公共自行车项目也将于今年正式启动。至此,公共自行车业务将实现全市六区全覆盖。

此外,北京有望建设首条自行车“高速路”,连接回龙观与中关村,全程13.9公里,无红绿灯。这将为长期被出行问题困扰着回龙观地区的上班族们提供新选择。更重要的是,这一举措有利于平均路权,折射出了城市交通治理理念的更新。

置于今天绿色发展的考量之下,类似于自行车“高速路”这样的尝试非常必要。我们不仅期待一场新的“骑行革命”到来,更乐于见到管理领域中更多亲民措施涌现。

随着自行车文化的重新兴起,自行车不仅是代步工具,也是一种重要的时尚运动装备。人们把绿色出行、人居环境、和谐社会建设等社会要素与自行车更多地联系在一起,自行车也将让人们的生活更加轻松而充满乐趣。

