



一二一,“骑步走”

只有穷人才骑自行车吗?

当中国人开始富裕起来时,汽车却“绑架”了生活

本报记者 任鹏

▲应对堵车,自行车扮演着至关重要的角色。
本报记者 王媛 摄

汽车的轰鸣声粗重而急促,转速表的指针倏然到了2000,车体仅仅往前挪动了不到50厘米。紧接着是猛踩脚刹车。

因为,前面那辆车的刹车灯再一次亮了起来。

9月21日18点35分,尉先生开着他的福克斯汽车到了济南市舜耕路与千佛山南路交叉口,猛踩油门又紧急刹车的驾驶方式让尉先生的小腿隐约有痉挛。可如果不这样,旁边车道会突然有一辆车插过来。

主干道堵车、商业网点堵车、景区附近堵车……

这个中秋节前,全国各大城市的车主都被堵车考验着耐心。

在济南市公安局交警支队副队长曹凤阳看来,机动车的迅猛增长,是造成城市交通拥堵的原因之一。

济南市车管部门介绍,2009年,济南市新增151244辆机动车,和2008年相比,多增加近6万辆。如果按每辆车的车身长度为4.5米计算,去年这15万辆以上的机动车排起来,会延绵675公里。

2010年,机动车增势更加凶猛。过去的近9个月里,济南平均一天就要多出近500辆机动车。

而将目光转移到今年的中国车市,大背景则是年产销有望超过1700万辆,蝉联全球最大新车市场的位置。

对于正在步入汽车社会的中国,当二线城市甚至更小的地级市开始出现堵车,如何医治这种现代病,成为城市管理者头疼的事情。

日益“非主流”的自行车

在机动车大量增加、拥堵更频繁出现的城市里,“骑步走”,对于“自行车王国”来说成了一件不易的事

在“绿色出行,节能减排”的良药中,自行车扮演着至关重要的角色。

于是,此前已经失去吸引力的自行车再次被推到了前台。在环保人士看来,营造低碳和宜居都市的过程中,方便灵活、成本低廉、低碳绿色的自行车是不可或缺的。

山东交通学院交通与物流工程系主任姜华平表示,重骑自行车不仅是绿色出行的回归,更是解决拥堵老大难的重要措施。

让人遗憾的是,当烧着汽油的汽车开始刺破人们对宜居、低碳城市的空间想象时,更环保、更低碳的自行车出行方式,却逐渐被排挤出城市的公共空间。

一项数据显示,我国有78%的家庭拥有自行车,这些家庭平均拥有自行车1.27辆。全国自行车保有量达到4.5亿辆,这还是大约十年时间里自行车负增长情况下的数据。

近20年来,中国的自行车减少了3700万辆。同时,我国年产5000万辆的自行车中,70%依赖出口消化。

山东省自行车电动车行业协会专业人士介绍,从2002年开始,山东省内生产自行车的企业屈指可数,自行车的产量和销量急剧下滑。2009年,山东省自行车的生产总量只有60万辆。近几年,济南的自行车年销量平均只有10万辆,这个数字,只能达到去年机动车增长数量的60%。

当自行车日渐成为“非主流”的交通工具,在机动车大量增加、拥堵更频繁出现的城市里,“骑步走”,对于“自行车王国”来说成了一件不易的事。如果一个人偶尔一次舍弃汽车而选择自行车出行,他会发现,在城市里骑行的难度,远比他想象的要大。

当骑车不再是一种生活方式

刚刚离开自行车,进入汽车社会的人们,让他们重新拾起自行车,选择环保的生活方式,还需要时间

有了车,开始不喜欢走路,不喜欢骑自行车。周末去公园休闲,我们开着车去;下班后去菜市场买菜,也得开车去;哪怕是去一两站远的地方,也离不开汽车了。

当人们开始富裕起来时,汽车却“绑架”了生活。

现代汽车社会和自行车真是格格不入吗?

佟明化是一名常带团去欧洲的导游,9月15日,他刚刚带完一个北欧四国的旅行团。他和他的24名游客,到了距离北京6000多公里的丹麦首都哥本哈根。

在这个富裕、发达,每个家庭平均拥有的汽车数量超过一辆的现代城市,自行车已经成为一种城市文化和象征。汽车在很多时候,并不是人们出行的首选。

所以,上面那个疑问的答案显然是否定的。

著名的民间环境保护团体“自然之友”曾做过一份《宜居北京骑步走》的调研报告,其中指出,自行车不是大城市的唯一交通解决方案,但它是符合城市生活的各方面需求的。

“自然之友”总干事李波表示,西方汽车文化抢滩中国城市,同时,低碳、健康、绿色和宜居的理念也正在登陆中国,有望成为新的时尚。两者并不必然冲突,但它们之间的关系,需要新的想象,新的设计。

在济南,9月22日是第一个没有划定禁行区域的无车日。今年的无车日与中秋节重合,环保出行的倡议却与现实相撞击。

“说到底,主动尝试低碳生活,还是一个公民意识的问题,急不得。刚刚离开自行车,进入汽车社会的人们,让他们重新拾起自行车,选择环保的生活方式,还需要时间。”山东大学社会学系教授王忠武说。

骑自行车的就是穷人吗?

不同出行方式间的偏见和排斥正在加深并呈现两极化,背后反映的是转型期中国社会的一种文化或消费心理

很多人对自行车出行存在偏见,认为自行车是一种“倒退”的交通工具,没有能力购买机动车的人才骑自行车,或者认为买了车就是身份的象征。

骑自行车的那个人是不成功的,这成为一种社会意义上的普遍心态。

“目前,我们对一个个体成功与否的评价标准和体系非常单一,甚至是媚俗的。在日益物质化的转型社会中,一个人精神层面的成功,往往显得不那么重要。”王忠武介绍,“在人们的潜意识中,房产、汽车是更合适的物质化载体,以此来判断一个人成功与否。这让驾驶汽车多出了一种天然的优越感。”

所以,一个家庭购买了汽车之后,人们会认为他们的家庭富裕了起来。骑自行车是多么寒酸的事情啊?这个人开着一辆宝马,似乎他有着很好的身份吧?我驾驶的汽车的的品牌知名度更响,排气量也更大,这样显得更有面子吧?

导游佟明化了解到的是,在芬兰,诺基亚的CEO常常会一个人骑着自行车上班,尽管他有专用直升飞机,停机坪就建在公司附近的湖面上。骑自行车,对北欧很多大公司的高层来说,是一件再普通不过的事情。

李波认为,当道路越来越成为城市稀缺资源的时候,不同出行方式间的偏见和排斥却在加深并呈现两极化,尤其在汽车和自行车之间表现明显。与其说这种偏见和排斥反映了不同出行方式之间的竞争,不如说它反映了转型期的中国社会的一种文化或消费心理。

于是,在这样的社会氛围中,价值不高的自行车在出行中如此不受待见,显然会被人们从心理上排斥。

如果城市骑行能带来惬意

我们还无法忽略一个更重要的问题——自然环境和空气质量的提升

城市交通的作用,不仅仅在于满足交通流量的最大化,还在于为多种出行方式提供并存的最高可能性,让看起来弱势的交通工具的出行更加舒适和便捷。

“汽车消耗更多的能源,排放更多的污染物,是一种很不健康的出行方式。对于政府来说,理应通过经济手段,比如征收燃油税、停车费、排放税等,提高汽车的出行成本,实现一种平衡。”王忠武认为,“另一方面,则是降低绿色出行方式的出行成本,比如鼓励人们步行或者骑自行车,降低公共交通票价,更多地发展城市公交基础设施。”

去年开始,济南作为试点城市推广公共自行车项目,但此后的进展却难以让人产生良好的期望。

山东省政协委员,山东省交通科学研究院研究员许云飞认为,济南非常需要推广这种公共自行车,但推广免费自行车租赁单纯依靠民营企业是很难做到的,关键是政府要扶持。

“免费自行车租赁点应该设在主流干道上的主要交通工具换乘点,比如轻轨、地铁或BRT站台、大型交通枢纽处等。在BRT站台投放公共自行车,市民下了公交车骑自行车回家将更加方便。”许云飞说,“我研究过杭州的公共交通,他们的自行车和公交车的接驳就做得非常好,细节考虑很周到,所以骑自行车的人相应就多了。”

在这一点上,我们需要做的事情太多了,税收、立法、观念普及和商业支持,“骑步走”环境的变化决定着自行车是否能成为城市公交系统的重要接驳工具。

另外,我们还无法忽略一个更重要的问题——自然环境和空气质量的提升。在距离我们非常遥远的北欧,骑自行车出行是一件非常惬意的事,不必考虑浑浊的空气和汽车尾气。

那么,在“自行车王国”里,如果在城市里骑自行车能够得到愉悦和惬意,相信,大街小巷会有更多的人骑自行车。