

中英自行车出行发展比较

王祥

(常州工学院 体育教学部, 江苏 常州 213002)

摘 要: 通过对中英自行车出行的政策、措施、组织、法规、道路、服务设施、实用性和文化体系等 8 大因素的比较研究, 揭示自行车出行的 8 大因素关键取决于政府意愿和决策。我国要想实现从汽车出行回归到自行车出行, 政府必须表达意愿、作出决策, 出台激励政策、建立相关社团组织、完善交通法规、加快自行车道建设、完善配套设施、研制生产实用性自行车、加快自行车文化建设。

关 键 词: 城市交通; 自行车出行; 政府意愿; 政府决策; 英国; 中国

中图分类号: G872.3 **文献标志码:** A **文章编号:** 1006-7116(2014)03-0047-05

A comparison of the development of going out by bicycle in the UK and China

WANG Xiang

(Department of Physical Education, Changzhou Institute of Technology, Changzhou 213002, China)

Abstract: The author made a comparative study of such 8 major factors as policies, measures, regulations roads, service facilities, practicability and cultural systems in going out by bicycle in the UK and China, revealed that the 8 major factors in going out by bicycle depend critically on government will and decisions. If China wants to realize the return from going out by car to going out by bicycle, the government must express its will, make decisions, launch stimulation policies, establish social and group organizations, perfect traffic regulations, expedite bicycle lane construction, perfect supporting facilities, develop and produce practical bicycles, and speed up bicycle culture construction.

Key words: urban traffic; going out by bicycle; government will; government decision; UK; China

英国曾经被誉为汽车王国, 诞生了劳斯莱斯、路虎、宾利和捷豹等著名的汽车品牌。而自行车出行将英国造就成为世界节能减排的时尚先锋, 让伦敦由重污染的“雾都”脱胎换骨为阳光明媚城市。自行车是便捷、环保的交通工具; 自行车出行是时尚、健康的生活方式。便捷、环保的交通工具和时尚、健康的生活方式造就了现代自行车王国。

我国曾经被誉为自行车王国, 自行车上班族车流似一条长龙蔚为壮观。随着汽车工业迅速发展, 汽车成为人们仰慕和骄傲的出行工具。为了提供宽敞的机动车道, 自行车道越来越窄, 骑行环境越来越差, 自行车沦为落后的交通工具, 自行车出行成为贫穷者标签。2010 年我国汽车产销量不仅蝉联世界第一, 且创全球历史新高, 我国成为汽车王国^[1]。自行车出行有益于强身健体, 更有益于健身活动形式的创新、绿道

体育的发展、低碳运动文化的构建^[2], 自行车出行已不是简单交通方式的改变, 而是生活方式的改变, 也是全民体质健康水平的改变。

1 中英自行车出行发展比较

1.1 发展现状

2011 年, 英国 6 000 多万人口中有 1 300 万人骑行自行车。有总长约 8 000 km 的自行车道路网贯穿全国, 自行车路网每年使用率为 1 亿人次。伦敦共有 350 多条自行车专用道, 4 条自行车高速路, 为自行车出行奠定了良好基础。政府出台了一系列激励政策和优惠措施促进自行车出行, 超过 60% 的人骑自行车上班、上学或购物^[3]。自行车出行成为健康、低碳、时尚的生活方式与追求。

我国还没有全面权威的骑行人口统计数据。2000

年石家庄市人口为 214 万, 自行车出行的比例为 55.75%; 天津人口为 640 万, 自行车出行的比例为 52.73%; 上海 2000—2005 年间自行车出行的比例减少 25%^[4]。在汽车为主导的交通理念下, 自行车是落后、妨碍交通的工具, 各城市自行车道不同程度地让给了汽车。我国既没有自行车高速路, 也没有全国自行车道路网, 适合自行车骑行的道路越来越少。

1.2 发展措施

英国政府采用了一系列有利于自行车出行的措施: 英国对公私营企业或个体户实施抵税优惠措施, 企业单位购买自行车、配件和配套设备(单位可以为职工提供两辆自行车, 解决自行车、公共交通与单位之间的转换问题)享受相应的免税政策^[5]; 2004—2009 年间每年投入 1 000 万英镑在城市开展“可持续出行试点”工作; 无论多么狭窄拥堵的道路, 都要设立自行车专用道; 为儿童和成人提供自行车培训; 为骑车人提供早餐和洗浴设施; 改善出行信息服务; 投资建设自行车存放设施; 提高自行车与其他出行方式之间换乘的便捷性; 能够携带自行车乘坐公共交通; 自行车与汽车碰撞, 开车人负全责; 自行车可以逆向进入单行道; 工作出行享受每英里 20 便士免税奖励。

我国政府自行车出行缺乏主导^[6], 地方政府采用压缩、合并、变窄、取消自行车道等措施, 限制自行车出行。自行车通道少、不连续、缺少停车设施和修理网点, 最大的障碍是存在安全隐患^[4]。

1) 组织建设。

英国有一系列的自行车组织, 政府机构有“cycling england”, 社团组织有“sustrans”、“骑行英格兰”、“活力交通”、“骑行英国”、“帮助英雄”等, 还有很多社区组织。各种组织各司其职, 进行自行车出行的推广、宣传、实践活动。各种组织和部门构成自行车组织体系, 组织体系形式多样、活动内容丰富、范围广、覆盖面大, 开展具有影响力和号召力的自行车出行的推广、宣传、实践活动, 国家和民间自行车组织共同为自行车出行奠定了坚实组织基础, 提供了强大的组织保障。

我国没有自行车政府机构, 只有社团组织“骑行文化促进中心”。没有政府机构组织的自行车出行推广、宣传、实践活动, 既缺少影响力, 更缺乏号召力。社团组织无法为自行车出行提供组织基础与保障。

2) 道路建设。

1938 年, 英国政府出台的《英国伦敦环城绿带法》确定了环城绿带概念, 英国城市道路设计按照步行、自行车、公交、特殊公共服务交通、其他机动车的顺序安排。为了便于通行, 道路保持平整——即步行、

自行车、公交路面保持在同一平面, 划线区分, 道路上只有坡度(包括绿化路牙)没有高低层次, 保证了步行和自行车安全和顺利通行。在英国, 为了方便自行车骑行, 无论多么狭窄拥堵的道路, 都要设立自行车专用通道, 新建的道路自行车道宽过汽车道^[7], 形成 8 000 km 贯穿全国的自行车道路网络。伦敦有 350 多条自行车专用道。为了提高自行车骑行速度, 规划 12 条自行车高速路, 4 条已经投入使用。

我国没有环城绿带和全国的自行车道路网, 只有部分省立自行车绿道网、城市绿道、环湖慢行道, “城市分区与政府之间的辖区界限过于泾渭分明, 缺乏横向合作机制。”^[8]我国的城市道路设计只考虑汽车, 为了汽车通行与欧美发达国家反其道而行之。拓宽汽车道变窄自行车道, 自行车道“瘦身”已列为北京交通发展研究中心课题^[9], 自行车道任凭汽车行驶、停放^[10], 自行车道被改成机动车道^[11], 甚至取消自行车道^[12]。太挤的人行道、太陡的坡道、太高的马路牙子、太硬的地砖, 全部成为骑行自行车的障碍^[13]。多家新闻媒体呼吁城市应给自行车留“一席之地”^[14]。

3) 法规建设。

英国交通法规把自行车和汽车都视为高速行驶车辆, 都必须遵守交通法规。汽车必须谦让行人和自行车。自行车和汽车发生碰撞, 汽车负全责。为了鼓励和方便自行车出行, 修改单行道法规。单行道有“自行车除外”的标志牌外, 其它单行道允许自行车逆向行驶。交通信号灯转换时间也按自行车正常骑行速度设置, 在十字路口设有自行车自主优先信号灯装置, 确保自行车连续通行和行驶速度^[15]。

我国交通法规把汽车确定为机动车, 自行车确定为非机动车。交通信号灯转换时间是按照机动车正常行驶速度设置。交通法规与自行车没有任何关系, 无法保证自行车连续通行和行驶速度, 致使自行车出行环境日益恶化, 出行比例迅速下滑^[4]。

4) 配套设施。

英国城市租赁点数量多、分布广, 便于租赁。停车场为自行车使用者提供方便, 解决住处、公共交通与工作单位之间的转换问题。租赁点、停车场和单位的更衣室和洗浴设施解决骑行者卫生和形象问题。伦敦拥有全球排名第 2 完善的自行车租赁系统, 200~300 m 就有自行车自助租赁点, 500 m 就有自行车停放处。伦敦 10 个地区有 315 个租赁点 6 000 多辆自行车^[15], 700 多个停放处 66 000^[16]多个自行车停车位, 停车场分布在地铁口和交通枢纽, 还配备更衣室和洗浴设施。

我国公共自行车道路基础设施差、服务点的建设规模小、交通标志和标线缺乏、自行车交通管理不完

善、自行车交通宣传缺失、租赁手续复杂、租车易还车难^[4, 17-18]。我国共有61个城市提供自行车租赁服务,很多城市租赁服务“遇冷”^[18],部分城市公共自行车沦为时尚符号^[13, 18]。

5) 实用自行车研制。

英国生产或从国外引进配有遮雨篷和配备安全带的二轮、三轮和四轮自行车,既能让骑行者免遭风雨和烈日,又能解决同时接送几个孩子上下学和日常购物等需求,自行车实用性可与汽车媲美,功能多、实用性强的自行车满足了人们各种交通需求。实用性自行车为出行提供了便利条件。

我国自行车出行比例日趋下降,出行者和爱好者使用二轮自行车,老年人和生意人使用三轮自行车。自行车式样陈旧、安全性低、实用性差。

6) 文化建设。

自行车文化能够改变人们对自行车的传统印象和误解,提高人们对自行车的认知,把自行车从简单的代步工具提升成为低碳环保的交通工具;把自行车骑行从简单的出行方式提升成为时尚健康生活方式;把自行车从低俗的物质财富提升成为高雅的精神财富;让人们认识到自行车“低碳”出行对社会可持续发展的重要性,唤醒人们低碳环保出行的热情,积极投入自行车出行行列。

在英国,政府、自行车组织开展一系列文化活动:“每日骑车”、“骑自行车周”、“骑车家庭”、“骑车去上班”、“骑车去上学”、“骑行英格兰”活动;自行车旅游、休闲、探险、观赏活动;骑行减肥、骑行奖学金活动;自行车主题“电影节”、“摄影比赛”、“征文比赛”;自行车骑行宣传和慈善捐款活动;“自行车城”评选活动;各种级别的自行车“设计大奖赛”;飞行自行车、追风少年自行车(世界最快自行车,时速达160 km)、自行车洗衣服、可弯曲防盗自行车的发明等等。丰富多彩的自行车文化活动把自行车融入民众的工作、学习和生活,把广大民众吸引到自行车出行的行列,身体力行地实践自行车出行,自行车出行成为民众生活的重要组成部分,由此构建并完善了自行车文化体系。

我国每年只是象征性附和“国际无车日”活动,并没有开展相关自行车骑行宣传、传授、考核、实践、体验等文化活动,也没有响应各国自行车骑行活动。2010—2012年,中国自行车协会骑行文化促进中心连续3年主办“低碳行动、骑行中国”大型自行车骑行活动,但国家和地方政府并没有政策和措施跟进与配合,每年一次的自行车骑行活动成了例行公事。

著名自行车收藏家王明玺先生的华夏民间收藏馆

中的霸州自行车博物馆是中国目前唯一的自行车博物馆。尽管博物馆有自行车史话厅、自行车运动厅、国际藏品区、互动区、国内藏品区、综合厅、自行车王国的故事厅等展区,但每年参观博物馆的人数寥寥无几。我国著名自行车运动员郭爽说:“运动员参加任何一项比赛都是希望获得金牌的,但如果拿金牌和普及这项运动相比的话,那我情愿让自行车受到更多人的关注与参与。”

英国6000多万人口中,自行车骑行人口达到1300多万,注册运动员人数超过4万。我国13亿人口,注册运动员人数才1000,不得不说我国缺少自行车文化^[9]。英国自行车文化让人们忘记其价格,牢记其价值和意义,自行车文化促进了自行车出行。我国缺少自行车文化,很多人把自行车视为落后、阻碍交通、低等人的交通工具,缺失自行车文化。

2 启示与建议

2.1 启示

20世纪70年代,石油危机的爆发、健康环保意识的增强以及城市交通拥堵状况的恶化,促使人们意识到需要健康、环保的通行方式,自行车出行迎来了新的发展机遇。1999年,英国政府就推出了“自行车骑行”项目,但公众关注度很低,没有得到落实。2005年,英国政府重新包装成“骑车去上班”项目,经过大力宣传,参与者越来越多。2007年,英国城市不断提高汽车各种费用,尽可能地限制汽车出行。2009年,英国政府推行“自行车出行计划”;2010年,伦敦市政府提出“自行车革命”计划和10项措施;2011年,英国鼓励绿色交通的最新举动《全民骑车计划与主动交通战略》出台。国家保险法(NIC)、国家最低工资规定(NMW)、年度投资补贴(AIA)、商品税(VAT)、消费者信用条例、合同法等共同确保自行车骑行计划顺利执行。各种政策相辅相成,形成了一个完善可行的《健康出行导则》^[7]。英国是发达国家,出现过汽车废气污染、城市拥堵等问题,因而其政府环保意识增强,鼓励更健康更安全的生活方式。

英国经历了汽车废气污染、交通拥堵、城市混乱以后才意识到需要绿色交通工具——自行车,并把自行车设置为“高速的交通工具”,将自行车出行打造成时尚生活方式和健康运动方式。在道路规划、建设和立法上保护自行车骑行者,自行车出行成为绿色城市建设的重要起点,自行车在老牌资本主义国家蔚然成风,昔日的工业巨无霸得以返璞归真,成为新的自行车王国。

20世纪末,中国汽车工业迅速发展,汽车进入普

通家庭并成为代步工具,各个城市都在为汽车出行创造条件。自行车道与人行道合并,以便将更多的空间留给机动车^[20]。北京、上海城市总体规划中,城市交通战略目标未提及慢行交通^[4];深圳道路规划中取消了自行车道的设计^[22];广州逐步取消自行车^[20]。连服务性行业都在为开车者提供便捷服务,麦当劳还要再开 30 家“得来速”,花旗银行推出“驾车速提”ATM 机^[13]。自行车道在不断变窄的同时也形同虚设,自行车出行困难重重。我国是发展中国家,在政策和经济利益发展的驱使下汽车得以肆无忌惮的扩张,自行车出行被逼远离城市交通。在政策上长期忽略自行车交通的作用是导致自行车出行比例急剧下降的一个重要原因^[4]。

北京自行车出行的比例从 20 世纪 80 年代的 62.7% 锐减到现在的 18.1%^[21]。我国正在重蹈英国的覆辙,自行车出行逐渐消退,自行车正成为一种新的生活符号。当道路拥堵更加严重,环境污染严重影响人们生活和国家发展,政府必将考虑新的出行方式。当人们认识到汽车出行的利弊和健康方式的重要性的时候,人们会重新选择出行方式。“在纽约,自行车是政治运动;在伦敦、巴黎、首尔,自行车是回归运动^[13]”。相关研究表明出行态度与自行车出行方式选择相关性已得到广泛证实^[22-25],相应政策以引导城市自行车通勤出行方式的选择^[22]。从上述中英自行车出行发展比较得出结论:当政府需要自行车出行时,可以为其创造一切条件;当政府需要汽车出行时,完全忽略自行车存在。由此可见,自行车出行的决定性因素取决于政府意愿和决策。

2.2 建议

2013 年 9 月 12 日,国务院明确北上广严限机动车量。2013 年 9 月 15 日,住建部、发改委、财政部联合发文,要求新建或改扩建的城市主干道、次干道,必须设置步行道和自行车道,到 2015 年,市区人口在 1 000 万人以上的城市,步行和自行车出行分担率要达到 45% 以上。2013 年 9 月 17 日,国务院针对 4 大“城市病”发布的《关于加强城市基础设施建设的意见》,首次提出建设城市“步道和自行车交通系统”。这些政策已经明确表明国家开始关注自行车出行,由此推断,我国政府将会尽快发布自行车出行的相关决策,采取一系列有利于自行车出行的相关措施。

1) 出台激励政策。

政策是事物发展导向,激励政策能够加快事物发展进程。因此,政府必须出台激励政策,调动民众参与自行车出行的积极性,让民众认识到自行车出行的优势。通过各项激励政策,倡导自行车出行,促进和加快自行车出行进程。

优惠是吸引消费者永恒的措施。因此,政府必须出台相关单位和骑行者的优惠措施,如每年的各种自行车补贴、减免税收、工作出行奖励等措施,用优惠措施激发骑行热情。通过配套优惠措施,吸引更多的民众参与自行车出行。

2) 建立相关社团组织。

组织具有系统性和整体性,组织机构能够在激励政策和优惠措施的前提下,把自行车出行活动发展起来。国家需要成立自行车出行组织机构,确定近期、中期、远期目标和任务,扩大宣传广度和力度。协同配合自行车俱乐部组织,以各种类型、方式的骑行活动,增加人们自行车出行体验和活动。通过充分发挥自行车组织机构作用,引导、促进、发展自行车出行。

3) 完善交通法规。

交通法规决定通行优先权和自行车行驶速度,政府应该借鉴其他国家的先进经验和教训,结合我国具体情况,科学合理修改交通法规,确保自行车出行优先权,保证自行车通行安全和速度。通过修改交通法规,体现自行车出行优先权,促进自行车出行。

4) 加快自行车道建设。

政府需要减少机动车道,重新增加自行车道,确保自行车出行优先权;优化道路方便自行车出行;设置特殊交通信号系统,自行车优先通行;建设自行车高速路,增加骑行者的体验乐趣。通过优化道路交通,提供并确保自行车出行安全性和速度。

5) 完善配套设施。

政府要加快完善租赁服务系统、配备监控系统,及时了解各服务点租赁情况,合理调配车辆满足租租租赁服务;简化租赁手续,提高租赁率;配置功能齐全的立体式自行车停放空间,保证系统内外车辆停放;配置更衣洗浴设施,满足骑行者卫生需求;配置修理设施,解决骑行者修理需求;配置骑行指南和咨询服务,提高服务质量,方便自行车出行。通过完善租赁服务和配套措施,体现自行车出行便捷性,促进自行车出行。

6) 研制生产实用性自行车。

政府要鼓励国内企业研发交通型、运输型、休闲型、运动型自行车;提供显示自行车车况、骑行者生理指标、GPS 定位、导航功能的多用途、高性能自行车;进口性能好、质量高的自行车,用性能好、实用性强的自行车满足不同民众各种需求,促进自行车出行。

7) 加快自行车文化建设。

政府要意识到自行车文化能够改变人们对自行车的传统印象和误解,提高人们对自行车认知,把自行车从简单的代步工具提升成为低碳环保的交通工具;

把自行车骑行从简单的出行方式提升成为健康时尚的生活方式;把自行车从低俗的物质财富提升成为高雅的精神财富;让人们认识到自行车“低碳”出行对经济社会可持续发展的重要性,唤醒人们低碳出行的热情和行动。因此,加强自行车文化体系建设具有积极、重要的现实作用和意义。

自行车出行是我国实现低碳生态环境的重要举措,有助于改善人民居住环境,是我国城市可持续发展的必然选择。借鉴英国自行车出行的先进举措,并制定符合我国国情的相关政策。我们相信,我国自行车出行的明天会早日到来,自行车出行的“中国梦”也必将尽快实现。

参考文献:

- [1] 中国汽车产销破 1800 万辆 超美国历史最高水平[EB/OL]. <http://www.chetx.com/news/2011-01-19/10285929.htm>, 2012-08-20.
- [2] 司磊,刘元强.我国绿道体育开发实践探索[J].武汉体育学院学报,2012,46(2):54-58.
- [3] 英国富人的骑自行车热[EB/OL]. http://www.ce.cn/life/xxsh/shzz/200710/08/t20071008_13154776.shtml, 2012-08-20.
- [4] 潘海啸.中国城市自行车交通政策的演变与可持续发展[J].城市规划学刊,2011(4):82-86.
- [5] 整个欧洲的自行车都快被英国人买光了[N].杭州日报,2009-7-7(22).
- [6] 关海涛,薛兴华.自行车休闲骑行活动现状调查与分析[J].军事体育学报,2013(3):103-105.
- [7] 梁杉.英国出现最阔公路 自行车道比汽车道宽[EB/OL]. <http://auto.ifeng.com/roll/20100422/279937.shtml>.
- [8] 谢冬兴,陈三政,尚欣.绿道体育的开发与管理——以珠三角区域为例[J].武汉体育学院学报,2012,46(2):54-58.
- [9] 佚名.北京自行车道将缩窄 2 米[N].北京晨报,2010-9-22A(8).
- [10] 赵绍义.自行车道何时能专道专用[N].北京晚报,2012-04-18(45).
- [11] 丁捷.旅游路好好的自行车道 咋就突然被改成机动车道[N].生活日报,2011-09-08(10-11).
- [12] 王伟.自行车道之惑——自行车道消与复的思考[J].中国美术学院学报,2012(1):99-102.
- [13] 黄俊杰.自行车变形记[J].新周刊,2007(18):34-41.
- [14] 民盟提案:城市交通应给自行车一席之地[N].新疆日报,2008-01-18(7).
- [15] 朱雷亭.英国自行车交通规划实践及其借鉴[J].江苏城市规划,2011(12):24-27.
- [16] 安德鲁.伦敦自行车革命[J].交通建设与管理,2010(11):107.
- [17] 英国关于自行车出行的政策支持的相关文件浅析[EB/OL]. <http://www.clii.com.cn/news/content-334417.aspx>, 2013-08-20.
- [18] 彭磊,王哲,吴彤,等.武汉公共自行车骤然遇冷[N].湖北日报,2012-08-20(9).
- [19] 朱轶,张婧.英国自行车每年收益 30 亿镑 八金背后的骑行文化[N].东方早报,2012-08-10(B08).
- [20] 陆路,谭惠全,劳炯基,等.逐步取消自行车是解决广州市内交通问题的方向[J].开放时代,1990(1):53-56.
- [21] 自行车年销售量超过 100 万辆[EB/OL]. <http://www.clii.com.cn/news/content-355163.aspx>, 2012-08-20.
- [22] 李志斌,杨晨,王伟,等.基于出行态度的自行车通勤出行市场划分[J].东南大学学报:自然科学版,2012(4):784-790.
- [23] Dill J, Voros K. Factors affecting bicycling demand: initial survey findings from the Portland, Oregon region[J]. Transportation Research Record, 2007, 2031: 9-17.
- [24] Gatersleben B, Appleton K M. Contemplating cycling to work: attitudes and perceptions in different stages of change[J]. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2007, 41(4): 302-312.
- [25] Stinson M A, Bhat C A. A comparison of the route preferences of experienced and inexperienced bicycle commuters[C]. Washington, DC: Proc of the 84th Annual Meeting of the Transportation Research Board, 2005: 05-1434.