

# 骑行城市

本报记者 姜燕

在上海,越来越多的人爱上骑行,每到周末或假日,约上三五好友,来一次城市骑行之旅,或到近郊的淀山湖、崇明岛,尽情享受骑行的快乐。

中国是自行车大国,骑行从未远离,却也从未像今天这样贴近人们的休闲生活。过去,自行车是工业时代的一个符号,现在逐渐成为文化生活的象征,其内涵之丰富,从最初的通勤、交通,扩展到今天的运动、亲子、社交等等。

骑行就像一首优美的钢琴曲,舒缓着城市的神经。而骑行文化的日益兴盛,也呼唤着城市进一步优化骑行环境。



市民在浦东滨江骑行道休闲骑行

本报记者 刘歆 摄

## 队伍壮大

清晨5时,小林用自己独特的方式开启新的一天,戴好头盔,跨上爱车,沿着空旷的车道,疾行至上海世博场馆附近的龙华东路、鲁班路。这里清晨车辆罕至,路况上佳,成了年轻人骑行拉练的热门场地。

接近目的地,熟悉的身影逐渐多起来,大家彼此挥手打招呼,默契中没有更多的言语,只顾埋头来回高速“刷圈”,痛快地释放自我。平时城市里骑行多有不便,非机动车道人多、车多,红绿灯和断头路也多,难以获得畅快的骑行体验,去郊区或周边城市只能等到周末。不到一小时,30多公里的拉练已经完成,骑行者们这才各自离开。

这天,上海新华骑行俱乐部的骑行者们也在清晨迫不及待地启程了。两周前,他们就约好骑行张家港,原计划清明小长假最后一天出发,奈何当天雨下不停,只好推迟一天。次日一早,各位老将兴致勃勃从家中出发,前往约定的两个集合地点,性格活泼的“船老大”临行前还不忘自拍一张发群里,宣告活动开始。

这个清明节,市民邱女士一家也约上儿子的几名同学,带上早已准备好的折叠单车,一起到浦东滨江绿道骑行,一天骑了四十多公里,小伙伴们大呼过瘾。

自行车专卖店店长赵庆华是上海市五四奖章获得者、上海优秀志愿者,也是市民骑行的组织者。2002年,他作为自行车技师接触到骑行,那时城市骑行的主体是外国人和外企员工,慢慢地,车友队伍日益壮大,覆盖面越来越广,老年、中年、青少年各年龄段都有,还有不少以家庭为单位的骑行运动。

## 老当益壮

群主老邓是新华骑行俱乐部的组织者。二十年前,他就喜欢单枪匹马骑着旧二八大杠到处游玩,那时没有骑行服和骑行裤,也没有加厚坐垫,骑长途的时候都要用一块泡沫将坐垫结实实包起来,即便如此,屁股还会磨出血泡,每蹬一下都疼得钻心。条件的艰苦,并没有影响他对骑行的热爱与坚持。他说,人一骑到车子上,心情就两样了,一上路,心情就像鸟儿一样,很轻松。三次骑行西藏、两次骑行新疆、三抵漠河、三环海南岛、两次骑行中越边境、游历三山五岳,祖国的山山水水,都留下他和爱车的印迹。

在他的记忆中,大概2010年开始,骑行环境越来越好,骑友越来越多,骑行的组织也不断增加。老邓估算了一下,现在大大小小的骑行队少说也有近千个。五年前,老邓组建新华骑行俱乐部,从

最初的一二十人发展到如今三四百人,每周他都会组织上海周边骑行,每年也要组织几次中长途的骑行活动。这些志同道合的朋友一起拉练,中午找个农家菜聚餐,谈谈骑行,叙叙友情,非常开心。他们也从骑行中受益匪浅,老邓现在已是古稀之年,头脑和腿脚依旧十分灵活,组织骑行这样繁琐的事情也不在话下。

要说队里有没有年轻人,老邓说,骑行这件事,年龄不同,很难玩到一起,各有各的圈子。以前队里也有年轻人一起骑过,但是老人起得早,年轻人玩得晚,很难同步;而且年轻人要速度,时速经常飙到三四十公里,老年人很难同步。

## 自我磨砺

长途骑行中,体力与意志的磨炼成就着少年崭新的人生。

奥瀚今年17岁,16岁以前他就独自挑战并完成两次长距离骑行,一次去内蒙古,一次去云南香格里拉。今年5月,他计划单骑去拉萨。

他9岁开始骑车,10岁就跟着一个骑行俱乐部去了淀山湖,第一次骑行近百公里的路,回程时实在骑不动,坐在运自行车的货车上呼呼大睡。

五六年级的时候,他每天晚上写完作业,就从家到陆家嘴骑个来回,二十多公里权当锻炼身体。13岁那年暑假,奥瀚第一次进行青海湖环湖骑行,虽然完成得不那么理想,但沿途的美景和独一无二的骑行体验成了他爱上骑行的动力。

第二年再去青海湖,他已被任命为青少年组的领队,一路压低自己的速度,照顾着弟弟妹妹,圆满完成带队任务。当他带队四天完成三百多公里的环湖骑行后,本想跟着大巴回到西宁,毕竟青海湖到西宁还有一百多公里。但去年在青海湖结识的一位老师对他说:“既然你想要远行,就不要借助外力。”奥瀚回忆,当天已经骑了一百公里,真的有点累,要他放弃上车休息的机会,心里不舒服是不可能的,但他还是听进老师的话,下午4时多,当所有人都乘大巴走了,他独自一人收拾好行李,又坚持骑了四个多小时,终于在晚上8时许抵达西宁。

也正是老师对他的磨砺,让他坚定了信念,才有了后来的内蒙古与云南之行。独自一人做好所有行程准备,独自上路,独自在深夜骑行在光线昏暗的大山里,只为不浪费订好不能退的44元一晚的招待所。

## 蔚然成风

骑行是切入运动一个好方式,只要是道路允许,其他没有太多的硬性要求,装备可以

参差不齐,速度可以按照自己的情况调节,一群人骑得更远,一个人骑得更快,各有各的乐趣。现在骑行变成一种社交方式,一些年轻的职场白领把骑行当作社交途径,看到室友、同事都在骑行,也会积极加入。

一到周末,浦东滨江绿道就会迎来大批前来骑行的市民,到浦东滨江来一次“撞墙”之旅。浦东滨江骑行道起点和终点,歇浦路渡口旁的“北墙”和徐浦大桥下的“南墙”,已成了鉴定是不是骑行爱好者的“行话”,现在南边的骑行道又延伸两公里,骑行者的快乐也随之延长了。

每周三晚,赵庆华都会组织一场“黄浦江-苏州河”城市夜骑,从小林拉练打卡的地方沿黄浦江一路向北骑,从外滩整体风景视角最好的乍浦路桥折向苏州河,沿河一路向西经四行仓库,再转向南边,一条环线三十多公里,是非常理想的夜骑线路,一路可以饱览上海一江一河沿岸的人文与自然风光。这项夜骑活动组织多年,已经聚集一大批骑友,赵庆华现在最期待的是黄浦江和苏州河的骑行道全部打通,那这条线路就堪称完美了。

在赵庆华等城市骑行的组织者心中,有一张“骑行地图”,哪里的道路适合怎样的骑行对象,他们都非常清楚。比如全封闭式长宁绿道,单程六公里,共享单车不能进入,不能遛宠物、扎帐篷,非常适合亲子,特别是年龄较小的儿童在家长带领下骑行;苏州河沿线也是市区很好的骑行路线,大渡河路光复西路的半马苏河公园作为起点,一直可以骑到外白渡桥;稍远一点的太浦河和淀山湖在春夏之交骑行最美,金山廊下郊野公园、青浦青西郊野公园和嘉北郊野公园等都是骑行的好去处。

## 路权之痛

上海城市休闲功能的逐步提升,道路功能不断完善,与人们日益加深的运动、健康理念完美碰撞,加上网络与共享单车等便捷骑行设施的普及,这些既是骑行文化日益兴起的原因,也是城市文明不断进步的标志。但骑行与道路资源之间的矛盾也逐渐显露,最突出的问题是非机动车道“断头路”较多,遇到了只能下车推行,有时甚至要推行一公里;有些路段非机动车道比较狭窄,不利于作为运动骑行;道路上电瓶车太多、速度太快也是一个普遍的问题。

对此,赵庆华建议要及时关注城市骑行文化的快速发展和骑行需求的增加,在道路设计上加入“骑行思维”,尝试在条件允许的区城打通绿道,如浦西滨江骑行道、苏州河沿线、外环线绿道全线贯通,让上海成为一个真正对骑行友好的城市,让自行车文化真正受

到尊重。

赵庆华提到自己在千岛湖感受到的骑行文化,这里被称为“骑行天堂”,也是第十九届亚运会公路自行车赛的举办地,先后建成环湖和湖岛X形骑行道,是骑行者周末最爱的打卡地,一到周末,到千岛湖的高铁上就能看到用自行车袋装着爱车去骑行的爱好者,酒店客人的自行车也能推到酒店大堂内停放,路边随处可见车型众多的自行车租赁店。最让他感动的是有一次带队经过一个十字路口,值勤交警拦住汽车,先将自行车队放行,这是他在其他地方较少感受到的尊重。

千岛湖畔,无论清晨或傍晚,平坦的道路上,随时能看到这样的风景:身着紧身骑行服、戴着头盔的骑手,与他们的自行车融为一体,像几只扑棱飞起的鸟儿,倏地一下从眼前划过,瞬间飞出旁观者的视野之外。

## 未来可期

其实,近年来上海对于如何优化骑行环境已经多次探讨,民间也深入研究。网上一搜便可发现:

2017年9月,国际防务和肺部疾病联合会、世界资源研究所与上海市交通工程学会共同召开了“街道步行骑行公共空间设计优化论坛”。

2019年上海书展上,筑设计创始人、上海交通大学客座导师王卓尔带着新书《骑行上海:关于骑行规划的思考》,与现场观众分享了多年对于“骑行”的研究成果。《骑行上海》历时四年完成,从自行车发展历史入手,以全球自行车友好城市为比较研究对象,系统分析上海的骑行现状,通过资料的搜集和绘画的方式,初步厘清上海当下的骑行状况,并对骑行的无限可能进行大胆的设计遐想。

2020年,城市和交通规划师朱玮和团队的60个团员完成了上海中心城区(外环线以内)的12417条路段骑行环境数据评估,制成了一张“自行车友好地图”……

专家学者也多次呼吁并提出观点,如同济大学城市规划系教授、世界交通运输研究会常务理事潘海啸建议,期待上海成为世界特大城市骑行系统的典范;上海社会科学院研究员蒯大中申也撰文《期待上海成为对自行车最友好的城市》。

丹麦王国驻上海总领事魏鸣珂最喜欢在上海街头“City Ride”(城市骑行),到了周末会按地图探寻城市角角落落。随着经济发展和文化生活水平的提升,人们越来越喜欢沉浸式体验的生活方式,骑行将成为一个极具成长性的群体。上海是国际化大都市,努力让骑行文化成为城市文化的一部分,对骑行更友好,必将使它更具国际魅力。