



马上评

骑出美好生活

□ 朱光

以往,买一辆自行车要有“自行车票”;孩子们窝在爸爸掌控28英寸凤凰自行车的臂弯里,大风大雨里去上学也觉得温暖——自行车,既是交通工具,“财力”象征,也承载了50后、60后、70后、80后的美好回忆。当时,城市主干道上行进的多为自行车、公交车,小汽车偶尔穿梭其间,单行道也远比现在少。上海冬景里,还有双脱手的自行车手“耍帅”……

作为城市居民衣食住行里最主要的“行”,物质生活的丰富使得大家对交通工具的向往升格为私家车。虽然堵车也是国际大都市的“标配”,但对“自行车”的向往,从共享单车的爆发式增长可见一斑。生活方式如浪潮般回归——全国公共文化服务体系专家、社科院研究员蒯大申提出《期待上海成为对自行车最友好的城市》。上世纪80年代北京自行车群写入了乔治·布什的日记——“怀念北京城里从不间断的自行车铃声”。据统计,上世纪80年代末,中国自行车就有5亿辆。蒯大申认为,对于自行车而言,汽车肯定是“霸道”的,如今留给自行车的空间更是狭小逼仄,乃至在宽阔车流前穿马路的老人、小孩和自行车骑手“一样危险”。

瑞典在2012至2015年环境发展计划里明确提出,在远郊地区,自行车以及步行出行比例将提高到20%,而城市中心要提高到50%。据悉,每个人以自行车出行的话,全年二氧化碳等温室气体排放量可减少半吨……

不仅有益于环境,骑车也是游览城市的便捷方式。上海在部分滨江步道旁设计了自行车道——那更多是为优美环境里健身骑行而设。我们在生态文明的环境下,要重新认识自行车的价值。我们要成为一个对自行车友好的城市——这样的城市,才是注重生活品质、热爱美好生活的城市。



上海最美骑行路,依踏过了哦

助力上海成为『自行车友好城市』
同济老师带队绘制『自行车友好地图』

银杏铺地,又到了适合骑上自行车出发的季节,看天高野阔,望星光灿烂……20多年,朱玮读大学时就喜欢骑车,一路骑来,除了欣赏沿途风和日丽,也要当心车流入潮。如今,他不仅是骑友,也是一名城市和交通规划师,他和团队的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”。朱玮说:“如果地图数据要扩大到上海美丽的郊县,就需要大家一起来参与,一路骑行,一路拍点照片。”描绘上海最美的骑行地图,需要你和我一起出发。

出发 为风景为安全

“和骑友团不一样,我喜欢一个人骑车出发。”20年间,朱玮穿过上海的大街小巷,路过四季和人生,骑车已经成为本能,镶嵌在骨子里,无法剔除。

当然,在现实中骑车上路,也不总是风调雨顺。如今是同济大学建筑与城市规划学院副教授的朱玮说:“平时骑车,助动车的干扰最大,速度快,喜欢超车,还会按喇叭;行人的干扰在其次,现在共享单车占用人行道严重,有人会成群结队走到自行车道上,危险系数太高,一不留神可能会撞上,躲都没地方躲。”

的确,就像上海社会科学院研究员蒯大申在《期待上海成为对自行车最友好的城市》一文中开篇写的那样,“曾几何时,涌动于大街小巷的自行车潮是中国城市交通的一个重要特征。如今,汽车已成为主要交通工具,中国城市都建起了庞大的道路系统,马路越来越宽,高架桥越来越多,但自行车道越来越少,行人步行越来越不方便。”

当现在人们越来越热爱绿色出行时,“脚踏车”已经不再仅仅是一种交通工具,更是一种生活方式。要做到对自行车友好,物理条件人文环境缺一不可。“目前,手机上的地图,用的算法是按照骑行时间或者距离最短来算的。”于是,几年前,朱玮开始带着团队着手打造一个最美的上海骑行地图。

据,但更多的时候,60人的团队还是借助手机上的街景地图,用人工判读的方式收集。披星戴月,他们终于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。

但骑行地图还未完成。地图的数据可以扩大到所有的上海区县,乃至全国,“这需要更多的数据,好在现在和几年前评估数据的方法不一样了,不再需要填写问卷,大家有兴趣都可以来参与,只要上传照片就可以了。”朱玮说。而且这样的骑行地图的算法和模型,也值得被更多的导航台采用。

出发吧,让我们一起去描绘上海乃至全国最美的骑行地图。
本报记者 吴翔

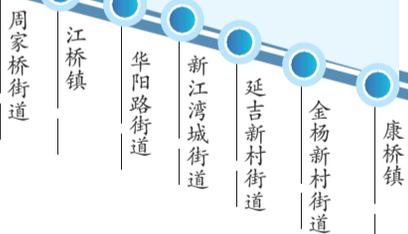
未来 需要你需要我

“在这个地图上,计算最优的路径,我们可以个性化选择。”朱玮说。除了骑行时间之外,还有“自行车道类型”“机动车路边停车”“自行车道宽度”“机动车流”“隔离措施”等骑行安全的选项,还有“道路遮阳”“途经公园”“途经河流”“道路景观”等沿途风景的选项。

“比如说,自行车道宽度,上海的每条路不一样,有的宽,有的窄,遇到车流密集的时候,自然骑行体验肯定不一样。”朱玮说,“还有隔离措施,我们也分了等级,有绿化隔离是最好的……”

尽管,朱玮的团队有60个人,但显然,收集和处理这些路上的大数据,是一件量不小的工作。要感谢那些骑友团提供的数

最美地图算出的 最不累上海骑车路



他山之石

荷兰——
全国有连成一片的自行车路网,任何道路都分为三部分:机动车道、自行车道、人行道,分别用不同颜色标明。在一些自然保护区,不开通机动车道,却专门辟有自行车路线,供人骑车游览。

丹麦——

建成了首条自行车“高速路”,“高速路”沿途还设有自行车充气站、修理站和停靠站,方便骑车族使用。

德国——

明斯特市的自行车道可一直通往郊外和其他城市,专门设有自行车路牌标志,上面标明离各个城市的距离和方向。

韩国——

首尔市在自行车发展综合规划中提出,在有条件的道路上让出一条机动车线,专供人们骑自行车上下班,并把地铁最后一节车厢用作自行车专运车厢。

▶▶▶ 摘自《期待上海成为对自行车最友好的城市》



话剧《黑骏马》导演从艺70年了

本报讯 (记者 赵玥)

“成为上戏的老师之前,我首先是这里的孩子,是一个受教者、实践者。”90岁高龄的陈明正走上讲台说道,戴上老花镜的他满头白发,却仍是那个表演系莘莘学子爱戴的陈教授。今年是新中国培养的第一代戏剧教育家、上海戏剧学院表演系教授陈明正先生从艺70周年。近日,《陈明正教授从艺70周年表演学术研讨会》在上海戏剧学院召开。

陈明正教授是“斯坦尼斯拉夫斯基体系中国化”的先行者与探索者,他的作品《大桥》《OK股票》曾获文华奖、文华导演奖、五个一工程奖。陈明正强调戏剧教育不能脱离现实,表演系的学生也要一专多能,不但要会演、会跳、会唱、会说,还要能编、能写、能教、能导。

在上戏原党委书记戴平看来,陈明正在1985年为内蒙班毕业大戏导演的《黑骏马》,点燃了当时中国探索性话剧的火把,打开了新的艺术创造天地。上戏表演系原副主任卢若萍回忆了和陈教授排演苏联话剧《青年禁卫军》的片段过程,陈明正排戏点子多,教学方法灵动,想象力活跃,排戏手段多样,让她受益匪浅。

从艺70年,陈明正桃李满天下。演员刘威1980年考入上戏表演系。他从外地赶来参加研讨会,陈明正一眼就认出了他。刘威笑言,老师们从黑头发变成白发、白头发到没头发,没有老师,就没有自己的今天。蒙古族导演宁才也深有同感,他这次从呼和浩特赶来,1982年陈明正等老师在内蒙古招生,宁才因此考入上戏,“没有老师,可能我现在是个牧马人。”