



疏通“毛细血管” 优化慢行生活

上海做慢行系统全球标杆 从留住自行车开始



本报记者
方翔

下周一是第三个“世界城市日”，今年的主题为“共建城市、共享发展”。近日，上海市规土局、市交通委联合发布了《上海市街道设计导则》，而在《上海市城市总体规划（2016-2040）（送审稿）》中也对于适应绿色交通要求和城市生活方式改变提出了明确的要求。慢行交通系统的建设已经被提上日程。

需求广泛 低碳出行接触自然

随着生活节奏的加快，不少城市大力发展快速交通线路。但与此同时，人们更希望从拥堵的交通环境中解脱出来，加大与自然、社会接触的空间，享受生活的乐趣，而不是每天一出门就双手紧握方向盘。因而，慢行系统也越来越受到城市管理者的关注。

在《上海市城市总体规划（2016-2040）（送审稿）》中提出，要提高非机动车通行网络的连续性，完善安全通达的骑行网络和舒适便捷的步行活动区域，建设更多的“B+R”（自行车与公共交通的换乘体系）。在业内专家看来，一个城市的道路应该由城市快速路、主干路、次干路和支路合理配置，即按照上述顺序长度比例逐渐提高，如同身体里的血管系统中，毛细血管的比例最高才能保持血液的流畅一样，城市道路中的支路比例也应该最高才能保证交通流的畅通，而在支路的建设中，慢行系统又是非常重要的环节。

“到2040年，上海要想成为全球慢行交通的标杆城市，就必须具备四个一流：一流的设施品质、一流的法制意识、一流的管理水平、一流的人文关怀。”交通问题专家、同济大学教授、博士生导师陈小鸿说，“在过去的25年里面，上海整个自行车交通，现在包括电动自行车，两者加起来一直是占到总体交通量30%左右，在1986年是32%，但是，据2014年上海第五次交通大调查的结果显示：两轮自行车、无动力自行车占有率只有不到8%。正是因为看到这样的趋势，上海在2000年之后开始重视如何在整个城市留住自行车。”

上海2040的目标愿景是追求卓越的全球城市，一座创新之城、人文之城和生态之城。陈小鸿教授认为，2040的目标愿景与城市交通紧密相关。创新之城需要高效便捷的综合交通支撑，人文之城需要营造良好的慢行空间与街道品质的提升，生态之城更要鼓励公共交通、自行车等绿色低碳的出行方式。

此次发布的《上海市街道设计导则》中，一个显著的特点就是从“主要重视机动车通行”向“全面关注人的交流和生活方式”转变，应用系统方法对慢行交通、静态交通、机动车交通和沿街活动进行统筹考虑。其中，特别提到给非机动车的路



■ 崇高的骑行步道绿树环绕，在这里接触自然，放松身心，好不快活

周国强 摄

记者手记

公共租赁自行车能否“一卡通”

作为城市慢行系统的重要补充，以摩拜为代表的公共自行车租赁已经成为了城市发展的一道“风景线”。然而，随之而来的问题也让人们思考：商业化的运作与公共服务如何更好地结合起来。

近日，沪上一家媒体调查发现，使用摩拜单车时，相比299元押金的“可退还”，预付的充值车费竟然不能退还，即便是今后再也不用摩拜单车了，一旦充值，这钱就不能退。这无疑给使用者带

来的不少麻烦。

事实上，在北京、杭州等地已经可以使用交通卡来租借自行车。不过不同城市的手续各不相同，以北京为例，根据常住人口和临时来京人员，提供不同的证件和缴纳不同的诚信保证金；在杭州，市民则可以凭借公交IC卡或市民卡，中外游客凭借公交IC卡，就可以租借公共自行车，但同样需要到有关窗口支付一定的押金。

相比微信支付，公交卡虽然手

续麻烦，但是由于其是在公共交通领域通用，对于广大的用户来说，办理的一张卡之后，可以在不同城市交通工具之间方便使用，大大提升了用户的便利性。从海外的情况来看，在法国，人们可以使用存有一定金额的内置RFID智能卡，从里昂及周边地区大约175个集散区租赁到自行车供自己使用。

从目前商业租赁机构的运作模式来看，虽然是借助第三方的支付平台，但从原理上来看，还是属

于预付卡性质，一旦机构发生经营危机，充值金额，甚至押金如何退还，实际上有着很大的不确定性。

像摩拜等商业机构已经广泛地与政府开展了合作，商业的租赁行为也开始逐渐体现出其公共服务的一面。在此情况下，有关部门是否可以将商业租赁公司的支付结算统筹到交通“一卡通”的运营中，这样既可以方便用户使用不同的交通工具，又可以使得资金账户安全得到保障。 方翔

权保障：车流量较大的道路应对机动车与非机动车进行硬质隔离；鼓励单车道支路在路口后置机动车停车区，扩大非机动车停车区；鼓励设置非机动车道路。

威胁不断

“毛细血管”有待疏解

“其实，我蛮喜欢骑自行车上班的，但由于我们在展览中心附近，那里自行车禁行，因而上班只能乘公交。”市民王小姐说，“平时骑摩拜出行，也会遇到不少道路禁止非机动车出行，无奈只能绕路，非常不方便。”

事实上，在不久前举行的中共上海十届市委十三次全会上，不少委员也提出，非机动车道路的设置能否更加人性化，特别是规划几条具有上海特色的非机动车道路。同时，也有委员提出，现在助动车对自行车出行也带来了巨大的威胁，不同速度的非机动车在同一车道中骑行，会带来很大的交通隐患。

“慢行交通的特点是慢，速度基本控制在15公里/小时以内，因此不可能作长途使用的工具，一般在5公里内行驶。城市的空间布局直

接影响着人们是否选择自行车。我们把自行车交通出行品质的影响要素归结为四类，安全、舒适、便捷、清洁——安全，主要是混行的自行车和机动车的冲突，助动车和自行车的冲突等等；舒适，就是骑行的顺畅性，包括平整路面的质量、照明、遮阳等等；便捷，包括是否有很多的绕行或者延误等等；清洁，代表着环境是否好，这也是城市非机动车使用非常大的挑战，就是大环境不好。”

陈小鸿教授表示：“如果在这个城市里面我们连最基本的通行空间都不能保证，再让自行车回归城市，我只能说这是一个良好的愿望，而很难成为一个真实的现实。所以我们目前要做的第一件事，是如何重新分配我们既有的道路资源，给自行车一席之地。”

“目前市场上绝大多数使用铅酸蓄电池的电动车重量，不太可能小于国家的标准。”上海市质量监督检验技术研究院有关人士表示，“至于电动车的速度，超标的更是占据了大多数。”

“我建议对于助动车的管理不仅是交警部门，更应该是生产、销售、使用等环节主管部门通力合作，

对于那些私自改装助动车的商家予以严厉惩罚。”陈小鸿教授说，“国内的一些城市，如厦门等地的做法就值得我们参考：对于助动车施行差别化管理，在不同的区域采取不同的方式。这样可以最大程度地保证自行车骑行者的利益。”

公共租赁 有益补充但非主流

陈小鸿教授曾经做过一个调查，上海将近40%的城市道路有独立的自行车道，路宽在双向四车道以上的道路，2/3的道路是有独立的非机动车道的，这就给将来改善和吸引自行车再回到我们的日常生活中带来了希望。

“我说的是日常生活，而不仅仅是作为健身工具。”陈小鸿教授说，“我要特别感谢公共自行车租赁业的迅猛发展，让人们视野重新聚集到了自行车上。但像摩拜这样的公共租赁自行车只能算是慢行系统的补充，一般也就是做一个‘摆渡’的作用，如果要骑上三五公里，这样的自行车是不合适的，现在市场销售的自行车价格，对于普通人来说已经是可以接受的，要真正发展慢

行系统，还是要从真正拥有自行车用户的需求入手。”

上海城市综合交通规划研究所政策研究室有关负责人介绍，对于如何改善上海1000多万存量自行车的出行环境，上海也已经有了详尽规划，重点包括：第一，商业、办公、居住、交通、旅游等建筑物应严格按照标准配置自行车停车设施，鼓励自行车换乘公共交通，改善停车换乘便利度，并研究出台换乘停车优惠政策；第二，有序发展公共租赁自行车，研究出台公共租赁自行车系统的制式标准和服务；第三，鼓励各区县围绕公园、绿地、林荫道路和旅游景点，因地制宜地建设方便市民健身和休闲出行的自行车道路。

在陈小鸿教授看来，结合《上海市城市总体规划（2016-2040）（送审稿）》已经发布的15分钟社区和生活圈规划，上海还将进一步优化生活圈的慢行交通组织，在城市中心、副中心、社区活动中心，都会有效管理机动车的通行和使用，在建立的公共活动中心里，建立以轨道交通为核心、慢行交通优先通行的交通环境，把人和生态空间、工作空间、生活空间很好地融合在一起。