

自行车交通的两种观念比较

郝学华, 邹南昌; 杨海英
(天津市市政工程局, 天津 300050)

摘 要:面对城市交通拥挤问题,如何对待自行车交通? 不同的观念产生不同的做法。该文就我们与发达国家对待自行车交通的不同观念进行比较。
关键词:城市; 城市交通; 自行车交通
中图分类号:U491.225 **文献标识码:**A **文章编号:**1009-7716(2005)01-0099-03

1 前言

交通拥堵是世界各国大城市普遍面对的问题。优先发展公共交通已成为世界各国解决城市交通问题的共识。在解决交通拥挤问题、优先发展公共交通的进程中,如何对待自行车交通? 是历数其对交通的影响,并加以指责和限制,还是通过加快公交发展的步伐,提高公交服务质量,引导、吸引部分市民主动放弃自行车,从而改善城市交通出行结构? 本

文特从报刊的载文中引出两种不同观念予以比较,从中得到启迪。

2 自行车交通对城市交通造成了危害和影响

报刊登载内容具有新闻和舆论导向作用。天津某报在 2002 年中,刊载了多篇关于自行车交通的文章,指出自行车交通对城市交通造成了危害,对城市形象造成了影响,并提出了相应的对策建议。

《“自行车王国”的思考》一文对自行车交通的思考是:“天津被誉为‘自行车王国’,那曾是一种自豪和荣耀。潮水般的自行车是大都市产业工人上下班

收稿日期:2004-03-22
作者简介:郝学华(1965-),男,天津人,高级工程师,处长,从事城市道路管理和研究工作。

力小于土的自重应力,故剩余湿陷量仅为土的自重湿陷量。经计算, $\Delta_{zs}=12\text{ cm}$,满足要求。

(3)管理楼:二层砌体结构房屋,基础为墙下条基,埋深 1.5 m,采用灰土和素土垫层法处理 4 m,下部尚余②号自重湿陷性黄土 4.5 m, $\Delta_{zs}=29.6\sim 19.98\text{ cm}$,均满足要求。

(4)分拣车间及打包间厂房:钢结构厂房,柱下独立基础埋深 1.5 m;由于厂房地坪需考虑车辆行驶,且厂房平面体量较大,综合考虑费用和工期,决定采用 5.5 m 长灰土挤密桩,下部尚余②号自重湿陷性黄土 3.5~4 m, $\Delta_{zs}=20.2\sim 10.6\text{ cm}$,均满足要求。

(5)脱水机房及鼓风机房:钢筋混凝土框架单层厂房,柱下独立基础埋深 1.5 m,由于厂房内有较多设备基础,采用垫层法施工土方量偏大,故采用灰土挤密桩,桩长 5 m,下部尚余②号自重湿陷性黄土 4 m,经计算, $\Delta_{zs}=18.6\text{ cm}$,满足要求。

(6)焚烧车间:钢筋混凝土框架单层厂房,柱下独立基础埋深 1.5 m,采用垫层法处理 3 m。

(7)门卫:单层砌体结构房屋,基础为墙下条基,

埋深 1.5 m,采用垫层法处理 3 m,下部尚余②号自重湿陷性黄土 6 m,经计算, $\Delta_{zs}=30.4\text{ m}$,满足要求。

换填法采用素土与灰土垫层换填,先填素土 1.5 m,再填 3:7 灰土 1.5~2.5 m。地基处理范围为建筑物基础外沿以外 1.5~2 m。回填土料的要求及分层夯实要求、密实度要求严格按规范执行,压实系数不小于 0.93。

挤密法采用桩孔直径为 40 cm 的 2:8 灰土桩,整片采用三角形布桩,桩心间距为 90 cm。地基处理的宽度超出建筑物基础外沿 75 cm。成孔挤密后桩间土的压实系数不小于 0.93。

5 地基处理效果

该工程的地基处理原则是以控制基础底部湿陷性黄土的剩余湿陷量为主,根据建筑物的体量、结构形式及使用要求,同时结合当地习惯做法区别采用地基处理方案,取得了良好的技术经济效应,保证了工期。工程自完工投入使用至今已三年,经沉降观测及使用情况分析,地基处理效果较好。

流动的音符,在马路上弹奏着中国北方重镇工商业昂扬前进的交响曲。正如火烟林立已不是现代工业的象征一样,自行车的转动已不是国际大都市繁华时尚的主旋律了。固然自行车方便、灵活、无噪声、无污染,但作为大都市,随着工业区的外移,城市的迅速扩张,自行车的活动半径被大大限制了,已不适应现代工作生活的节奏。更重要的在于,一个现代化国际大都市,展现给人的,不应是尘封土埋的自行车和风尘仆仆的骑车人,更不用说在通衢大道、陌头巷尾到处乱放的自行车。”

“思考”的结语指出:“目前,天津的天蓝了、水清了、地绿了、路宽了,最近卡口也打开了,但愿飞驰的汽车成为我们城市通行的主旋律,对充天盈地的‘自行车潮’不是‘涨潮’而是逐渐地‘退潮’。”“思考”对自行车的定位是“影响国际大都市形象”。

《自行车,你占路太多了》一文指出:“目前,自行车是市民最主要的交通工具。据有关部门调查,在市区 130 个主要路口中,自行车每小时高峰流量在 10 000 辆以上的交叉口就有 80 多个,自行车泛滥已经成为解决城市交通问题的主要环节。”该文对自行车交通的评语是“浪费资源”和“城市交通的主要公害”。

《自行车城的乐与愁》一文认为“在交通各个环节中大量存在的自行车降低了城市整体交通效率。”“自行车给城市市区带来了巨大的压力”。该文对自行车交通的“愁”是指自行车交通“降低了城市整体交通效率”。

《建设现代化城市通衢》一文在指出自行车交通“存在车速低、出行行程短、浪费土地特别是交通资源等缺点,并且已经制约了城市交通,特别是公共交通的发展”等问题后,提出“必须将目前在城市中自行车与公交车 6:4 的比例调整为 4:6,并且重要干道(如中环线)限制自行车行驶”。如何才能实现这个目标?该文作者开出了治理自行车交通的良方——“城市对自行车总的政策是‘仅给出路,不给方便’”。

天津自行车交通发展到现在规模,经过了 30 多年的历程,也有它自己的发展规律。今天如果让自行车族放弃自行车交通的出行方式,同样需要一个过程,更需要社会经济发展的整合。2002 年底,天津某报记者载文《扔掉自行车好难》,围绕自行车交通问题做了调查,分析了以下原因:

(1)经济承受力是制约人们放弃自行车出行的主要因素。该文认为,如今的公交线网布局越来越

稠密。无论是线路条数、车辆配比,还是承载能力、选择范围,与十几年前相比,简直是天壤之别了。另外,相对国内许多城市来说,天津公交车的单程行驶里程是属于长距离设置的,一元钱可以从起点乘到终点,有 15 公里至 20 多公里。从公交的成本支出等诸多方面投入计算,明摆着是负效益。那么,人们为什么还舍不得把自行车扔下走上公交车呢?答案之一是大多数市民仍不能承受二次或三次倒乘的经济负担。譬如如果二次倒乘每天就得支付 4 元钱的车费,每个月就要支出近 100 元的车费,这对于众多的工薪阶层来说,承受力是有限的。另外,公交车行车速度也存在一定差距,等车车能来,来车也能走,可走起来就往往不如愿了。当人们觉得乘车时间过长,耽误时间难以控制的时候,更舍不得把自己全部出行交给公交车了。

(2)学生是自行车交通的重要群体。据观察,每天早晚高峰时段街头巷尾簇拥不断的自行车流中,中小學生至少要占 20%至 25%,其中最多的就是高中生。无论住多远,只要选择了骑车出行,那绝对是一鼓作气,直来直往,不会中途改变出行方式的。因为,对于他们来说,时间太宝贵了,公交车能满足他们的需求吗?心里没底,只有自己辛苦地蹬车了。

(3)关键在于减少高峰时段的自行车交通。随着公交车的方便,市民生活水平的提高,人们在生活中对自行车的依赖程度逐步减退。因此,只要稍加注意,就可发现,错过早晚高峰时段,街头巷尾的骑车人较前几年明显减少。但人们的出行习惯与生活水平、消费观念以及身体素质等诸多因素是密不可分的。公交车作为城市公共交通的主体,在尽可能贴近百姓需求的前提下,受多种因素的制约,也存在其固有的局限性,它不可能像出租车一样达到“门到门”服务,步行距离长,骑车也是不可避免的,不能一次到达的换乘也是必然的。关键在于减少那些单纯作为代步工具的早晚高峰自行车交通流。在此提出一些建议:开辟高峰联运线,也就是为了合理解决乘客倒乘,把不同线路的公交车连接起来跑;开辟大车快车线,以解决运速慢的问题。

3 西方发达国家对待自行车交通的观念和做法

2003 年的《经济日报》记者载文《中国自行车能否“骑”遍欧洲》获悉,2003 年 9 月 26 日至 29 日在法国巴黎凡尔赛宫国际展览中心举行的巴黎国际两轮车展(即摩托车与自行车)展厅内,一幅“大家都来

骑自行车”的标语格外醒目。这是法国自行车促进委员会的展台。展会有专人听取意见和回答问题,向参观者提供的免费材料上大都谈骑车的好处:减少城市污染和噪音,缓解城市道路拥挤,强健体魄。也有些材料介绍自行车的挑选和防盗基本知识。

为了鼓动巴黎人使用自行车,市政府也设了一个展台,向观众提供市区自行车专用道地图。市政府提出的口号是:为了提高生活质量,让市民呼吸到新鲜空气,“推出你的自行车吧!”市政府的目标是让自行车成为时尚的代表工具。2003 年,巴黎自行车专用道长 131 km,为了鼓励市民多骑车,市政府 2004 及 2005 年计划再分别增加 40 km。到 2010 年计划自行车专用道将增加 30 km,形成一个网络,让骑车人出门更加方便。

从该文还获悉,法国大部分城市都参加了让“大家都来骑自行车”的行动。除巴黎外,里昂、图卢兹、波尔多等其它大城市都在兴建自行车网,斯特拉斯堡、洛里昂、格勒诺布尔等城市也制定了推广使用自行车的计划。

在环境污染日趋严重,城市交通日益拥挤的情况下,在发展公共交通的同时,欧盟各国也把提倡骑自行车作为代表的一种有效的解决办法,并将其列入环保项目,制定相应政策措施,开展“未来的城市是拥有自行车车道的城市”的运动。欧盟各成员国还相继制定了本国的自行车政策。

德国:联邦政府已通过一项 2002 年至 2012 年的全国计划,主要目标是增加自行车在交通工具中的比例,加强自行车的道路安全,把推动民众使用自行车作为政府运输的重要内容。同时财政每年拨出 1 亿欧元用于自行车道的兴建和维修。

英国:为实现在 2012 年使骑自行车的人数比 1986 年增加 3 倍,将在几年内兴建 1 万 km 自行车专用道,并对骑自行车上班采取补贴政策,每英里补贴 20 便士。还建立了自行车论坛。

此外,意大利政府三年内将从财政预算中拨款 1.8 亿欧元,用于各地推广骑车。荷兰也投资巨额欧元,用于兴建自行车停车场,开展反窃车活动,并对骑车族和相关企业减征税收。丹麦自 2001 年以来也兴建了自行车道基础设施,并对骑车人给予减税优惠。如今丹麦的哥本哈根已成为欧盟有名的自行车城,大街上有专用自行车车道,骑车的人们络绎不绝。更令人吃惊的是,政府的部长们也是骑自行车上下班。以至丹麦的国会大厦、最高法院和中央政府的门外,都停放着一大片自行车,不怎么像森严

的国家机关,倒像我们国内的一所中学。

“大家都来骑自行车”已在欧盟各国日益深入人心。以自行车作为代表工具将逐渐成为欧盟各国社会的新时尚。它既可节约开支、免受堵车之苦,又可减少城市污染,起到强身健体作用。

4 对自行车产生不同观念的原因

2003 年《经济日报》载文《在另一座“自行车之都”看到了什么?》获悉,中国与荷兰都被誉为“自行车王国”。中国首都北京现住人口愈 1 380 万人,拥有自行车超过 1 100 万辆;在荷兰首都阿姆斯特丹人口约 80 万人,拥有自行车超过 60 万辆。两个城市按人口拥有自行车比例,在世界上均被冠以:“自行车之都”。

北京与阿姆斯特丹都是人口稠密的都市,同样面临城市交通发展的种种难题。荷兰是发达国家,较早就进入了几乎家家都拥有小汽车的阶段,然而,随着生活质量的提升,人们对环境、生态有了更高层面的认识 and 关注,于是纷纷自觉骑起了自行车。而北京现在正处在私人轿车快速增长阶段,物质上的富有和权利占有所产生的心理上满足感则是小汽车快速增长的重要因素。那些因经济上还不具备购买私人小汽车能力的市民,还只能以自行车和其它公共交通作代步工具。正是由于经济发展阶段的不同,产生了对自行车交通认识的异同。最明显的区别是“既环保又代步”和“买汽车前先代步”。如果我国以现在的速度发展机动车,特别是私人小汽车,而又无有效的相关措施,那么,工业化国家当年无一例外所遭遇的种种教训定会在我国大城市出现。

天津自行车交通在城市客运交通中曾有效地担负了几百万人的出行,为保障城市社会经济生活的正常运行业绩辉煌。进入 21 世纪,我国城市交通将大力实施优先发展公共交通的政策,以此改善目前的出行结构,缓解城市交通拥堵问题。但自行车绝不是一种落后的交通工具。值得庆幸的是,天津面对城市交通拥堵问题,目前还没有对自行车交通采取“只给出路,不给方便”的政策。随着人们对城市交通应“以人为本”的价值观念认识的提高,以及对于城市可持续发展问题的高度重视,自行车交通与汽车交通并存、互补的状况还将长期持续下去。天津广大市民期待着迅速发展的公共交通会带来安全、方便、舒适、快捷、经济的交通环境。