

Cityride火了,城市如何把握“骑”遇

行向山海,自在追风。你Cityride(城市骑行)了吗?

继Citywalk后, Cityride也“火出圈”了。江河与山麓、古建与高楼、街头与巷尾,城市骑行者骑着自行车穿行在城市的熙攘街道和隐秘角落里,深入城市的“肌理”,贴近城市的“呼吸”,在慢行中探索城市的更多面。

“引无数潮人竞折腰”的城市骑行有何魅力?

在城市骑行者的眼中,领略城市的风光和浪漫,要从一场酣畅淋漓的骑行开始。直白地说,城市骑行就是骑车“轧马路”,不受严密行程的约束,也不设置明确目的地。骑行者脚踏踏板,在自由穿梭中寻找城市的不同侧面。

赴山的襟抱,观水的灵秀。沿着崂山最美沿海公路蜿蜒盘旋,抬头是雄壮巍峨的山峦,俯首是蔚蓝广阔的大海。“乘风好去,长空万里,直下看山河。”一路穿行,看山间云雾流淌,海面银光粼粼,茶田次第铺展,民房错落相间,好不惬意。

解锁城市的诗和远方。循着成都天府绿道脚踩飞轮,经过怒放的三角梅,多彩的海棠,青翠的竹林。“暖暖远人村,依依墟里烟。”看冬日暖阳穿过簇簇竹丛,路边农舍飘出袅袅炊烟,翩翩白鹭盘旋低鸣。一路走走停停,邂逅美景美食,拾遗乡间野趣。

寻找城市最丰沛的细节。慢行在北京的胡同深处,京片子声声入耳,四合院高低错落;在青岛中山路天主教堂前的波螺油子路上颠簸骑行,看正在拍婚纱照的对对新人脸上洋溢着幸福;让骑行者们停下脚步的还有拐角处的咖啡厅,店家刚刚上新的冰淇淋,陈列琳琅的杂货店……街头巷尾的角落里总是藏着不期而遇的惊喜。

北京的长安街、上海的苗江路,广州的大学……骑行者们一路“追风”,一路看景。在白天,感受城市的活力四射、步履匆忙;在夜晚,收藏城市的万家灯火、岁月悠长。目的地不尽相同,但在一次次出发与抵达之间,总有意想不到的风景。

《2023骑行消费观察》显示,2023年1-8月,骑行商品成交额同比增长40%,骑行服、公路车和自行车配件销量分别同比增长了98%、58%和45%。今年以来,骑行消费热已经从北京、上海等一线城市逐渐扩展到二、三线城市。

二

在这股骑行热潮中,自行车已超越了单一的通勤功能,而是复合了健身工具、社交货币等多种属性,串联起一种全新的城市生活方式。这恰是城市骑行吸引骑行者的魅力所在。

重建与城市的链接。城市的“性格”是复杂而多面的,骑行探索中总能发现不一样的城市。每一次骑行都是一次“重建与城市关系”的过程,也是看到城市不同侧面、感受城市不同“性格”的过程。

人类学家项飙曾提出过一个观点:“现代社会发展的一个趋势,是‘消失附近’”。城市生活节奏快,城市人正逐渐丧失对“附近”的感知,不关注社区,也不关心城市。人在城市中生活,但人与城市之



即墨骑行爱好者在自由穿梭中邂逅城市美景。徐志新 摄

间的关系却越来越疏离。从这个角度来看,骑行正是在不断探索“消失的附近”,找回对“附近”的感知。正如一位骑行者所说:“我忽然意识到,蹬脚踏板可以是一种最朴素的把自己交给这个城市的方式。”

探索社交新可能。城市骑行已经成为骑行者的“社交货币”,并逐渐形成一种骑行文化。

在线上,各大社交媒体上骑行帖子的相关热度居高不下。小红书上,以“城市骑行计划”为主题的浏览量超过6亿。骑行达人在小红书上分享在青岛滨海一线的骑行美景,日落归山海的极致浪漫引得一众网友艳羡;有网友分享在上海黄浦江东岸的骑行心得,从骑行路线规划,骑行体验到骑行设备交流,“群聊”热火朝天……

在线下,周末可以约上好友一起去老城绕一圈,也可以相约下午茶或是骑行后的夜宵局,越来越多互不相识的人,在骑行中成为“骑友”。

践行绿色低碳生活方式。随着国人对“双碳”目标认知的不断加深,越来越多的人开始寻求绿色、低碳生活方式,而城市骑行,环保无污染,自然成为人们的代

步首选。

在所有交通方式中,骑自行车可以算是一种“零碳”的出行选择。根据学术期刊《通讯-地球与环境》此前发表的研究数据,如果地球上每个人每天骑自行车16公里,全球每年或能减少414亿吨碳排放;如果每个人每天骑自行车26公里,全球每年或能减少686亿吨碳排放。对骑行爱好者而言,追求绿色环保的低碳生活是一种生活态度,也是一种时尚潮流。

三

城市是人的城市,自行车重回城市生活聚光灯下,对城市公共基础设施提出了更高要求。某种程度上,骑行是否自由,考验着一座城市的发展品质。随着“骑行热”不断升温,许多城市都提出要建设骑行友好型城市。

保障“路权”,让骑行快起来。在骑行环境的打造上,业界常提到“西边有巴黎,东边有北京”。早在上世纪70年代,城市规划者在北京率先建设了“三块板”道路,中间一块板(块)给汽车,两侧板(块)给自行车,自行车和机动车之间用绿化带隔开。



环秀湖体育湿地公园成为即墨骑行爱好者首选。林秀桂 摄

这个道路体制影响了国内很多城市,也为保障自行车“路权”提供了模板。

然而,目前自行车要顺利上路仍有不少“堵点”。比如,小汽车占用自行车道停车,导致骑行道变窄,骑行体验较差;一些骑行道“断头”,部分道路没有“非机动车道”,使得自行车直接“无路可走”。建设骑行友好型城市需要打通这些“堵点”,更加合理分配城市道路交通资源,保障和恢复自行车“路权”,完善城市慢行交通系统。

建设绿道,让骑行美起来。绿道是一种线性绿色开敞空间,通常沿河滨、溪谷、山脊等自然和人工廊道建立,由此也往往是城市最美骑行路线之一。

近年来,各大城市争相将绿道纳入城市建设规划之中,打造城市精品骑行路线。成都以公园城市建设为契机,构建了1.7万公里的天府绿道绿色体系,推行“绿道+”模式,推动公共空间与城市环境相融合,休闲体验与审美感知相统一;作为典型海滨丘陵城市的青岛,将绿道建设列入公园城市建设三年攻坚行动任务,通过绿道串联山体、河流、公园、道路,不断完善“一线、一环、三山”绿道体系。

制定规则,让骑行安全起来。在骑行热情高涨之时,需要跟上的不仅仅是城市的硬件配套设施,还需在“软环境”上下功夫。

目前,城市骑行存在骑手不戴头盔、在道路上并排骑行、逆行占用机动车道等现象,给城市交通埋下了安全隐患;机动车抢道、占道等不文明现象也让骑行者“寸步难行”。建设骑行友好型城市需要制定骑行相关的规则体系,并推动在公众层面形成广泛的慢行友好共识,让城市骑行“有章可循”“各行其道”。

在强调人与城市重建链接的今天,城市正在变得更加可及、可亲、可感。分享城市“骑”遇,一起骑上车,开启与城市的这场浪漫约会吧!

(转自青岛宣传)