

# 自行车旅游慢行系统发展策略研究\*

邓冰 王彬汕 罗丽

**【摘要】**绿色低碳的自行车旅游成为热潮，自行车慢行系统成为各旅游目的地深入发展的新推动力。本文在了解国内外自行车旅游慢行系统的发展的基础上，结合问卷结果，从产品、客源、政策、资金、交通衔接、管理四大方面建议解决好自行车旅游与常规旅游、专业和非专业自行车旅游、自行车与其他交通方式、政府与企业等关系，提出了解决问题的主要措施。

**【关键词】**自行车旅游、慢行系统

## 1. 引言

作为“自行车王国”，国内自行车曾经人手一辆，是基础的代步工具。但随着城镇化进程的加速，城市规模的急剧扩大，工作生活分离现象的加剧，自行车的通勤功能逐步被私家车、公共汽车、地铁替代，自行车通勤的比例逐年降低。而作为一种环保生活模式和时尚运动方式，自行车旅游从 20 世纪 90 年代以来却逐渐成为热潮。全国各地的自行车协会、俱乐部相继成立，自行车论坛也成为户外网站的主要版块。自行车骑行爱好者数以百万计，自行车运动已成为大众娱乐、健身的一个热点和亮点。

然而自行车的骑行环境却日益让人担忧，自行车出行难成为突出问题。自行车道路被占用令骑行的安全性和舒适性大打折扣，骑行者的路权难以得到保障。可喜的是，自行车的路权问题受到公众、专家和城市管理者的注意。在都市自行车慢行路方面，上海、杭州、北京、成都、武汉等城市开始规划建设都市旅游慢行系统。在城市郊野地带，城市与城市之间的自行车慢行系统建设也有了初步发展，广东增城和成都成为建设以自行车为主的绿道系统的先行者。

总体而言，自行车慢行系统建设还处于起步阶段，存在着缺乏专用道路，资金缺乏、配套设施不完善等问题。本文在充分借鉴国外自行车慢行系统发展的基础上，探讨国内自行车慢行系统发展的现状和问题，并在策略层面提出建议。

## 2. 概念及国内外自行车旅游慢行系统发展

### 1. 自行车旅游慢行系统内涵及其构成

慢行系统是一种针对行人和骑车人的需求，以步行交通和自行车为基础，结合城市沿线土地利用以及服务设施，为不同目的、不同类型的行人和骑车人提供安全、通畅、舒适、宜人的步行环境，从而吸引更多的行人使用步行或自行车出行的一种交通模式[1]。慢行交通（slow traffic）通常是指靠人力等作为空间移动动力的交通方式[2]。慢行交通系统（简称慢行系统）包括自行车、步行、滑行、手摇船系统等类型。自行车旅游慢行系统是由“慢行交通”衍生而来的一个新概念。慢行系统在旅游交通领域的应用称之为旅游慢行系统，以自行车为交通工具的旅游慢行系统则称自行车旅游慢行系统。

自行车旅游慢行系统的组成要素包括节点、通道、分区和网络。其中，节点是指自行车服务点，具备自行车借还、旅游咨询、智能卡信息查询等功能，其基本类型主要有区域自行车指挥调度中心、自行车服务点等；通道是指自行车专用道路，是连接各节点的旅游交通线，可以为旅游者提供安全、舒适的骑行享受；分区是节点、通道在休闲旅游点集聚

---

\* 本文原在 2012 年 5 月南京大学《旅游与全球变化——第八届旅游前沿国际学术研讨会》上宣讲。

区而形成的“自行车旅游慢行区”；网络是指各自行车旅游慢行区在骑行范围内相互连通，最终形成自行车旅游慢行系统的网络结构[3]。

## 2. 自行车旅游慢行系统的发展

慢行系统的历史最早可以追溯到铁路和公路建成之前，是人们以步行、骑马或乘坐马车的方式出行留下的交通路径，后伴随着机动交通的出现和快速发展而渐渐萎缩。近年来，以机动车交通为主体的城市交通发展方式的弊端（诸如环境污染、能源消耗、交通拥堵、交通安全等）日益凸显，许多国家开始倡导“公交优先，鼓励慢行，限制小汽车发展”的发展策略[4]。

21世纪以来，已经有法国、丹麦、英国、瑞士、德国、加拿大、美国等10多个国家的城市建立了自行车旅游慢行系统。其中，法国最为先进，全国有17个城市设立了自行车旅游慢行系统。里昂是全球首个拥有高效自行车旅游慢行系统的城市，每个服务点之间的车程在5min之内。巴黎的自行车旅游慢行系统服务点多达1400多处，自行车保有量达约2万辆，每隔200m就有一个服务点，自行车旅游慢行系统覆盖巴黎市区内的大部分景点。丹麦政府在政策上推行“绿色交通”，加大环保宣传力度，建设自行车专行道和伴行道，以及大量的自行车停车点，为慢行交通提供专属空间。此外，在经营管理主体方面，国外自行车旅游慢行系统的发展经历了由政府和社区主导向公司主导的转变。现阶段，大部分自行车旅游慢行系统采用公司化运作模式，其盈利主要靠出租车体、服务点、智能卡上的广告位获得。

综合比较来看，国内都市旅游慢行系统研究和建设尚处于探索和起步阶段。上海于2005年开展慢行系统的专项研究，相继编制了《上海市慢行交通系统研究》、《上海市中心城行人交通系统规划》等；2008年编制完成《上海市中心城慢行交通系统规划》。2008年1月，上海全面启动国内首个都市自行车免费租赁系统，拉开了国内建设都市旅游慢行系统的序幕。随后杭州、北京、武汉等城市开始规划建设都市旅游慢行系统。杭州于2007年开展“城市慢行系统研究，2008年编制完成《杭州市慢行交通系统规划》。在城市与城市之间，以自行车为主的慢行系统正在以“绿道”的形式越来越为公众认识。在广东增城从增城市区到白水寨风景名胜区建设长约100km的自行车休闲健身绿道，并设置16个休息驿站和20个避雨亭。成都于2009年提出建设成都绿道的设想，到2012年底，9条绿道主线将全部贯通，连接20个区市，形成网状生态体系。

## 3. 发展自行车旅游慢行系统的意义及挑战

### 1. 发展自行车旅游慢行系统的意义

#### (1) 倡导健康低碳新生活方式，提升生活幸福指数

自行车运动和旅游是符合时代潮流的生活方式，不仅是个人锻炼身体的需要，更是创享低碳新生活、健康新世界的需要。自行车慢行系统的建设为游客和市民提供休闲、娱乐、健身的新空间，提高城市的吸引力，提升居民生活幸福指数。

#### (2) 缓解城市交通压力

专用的自行车慢行道路和随处可租的公共自行车能为市民和游客出行提供很大的便利，对减轻城市交通压力，缓解出行“最后一公里”问题具有很好效果。

### **(3) 促进乡村产业结构调整与产业综合开发**

城市与城市之间的自行车道路沿线可立足本地资源优势，大力调整农业产业结构，积极发展品牌农业、生态农业、特色农业，走出了一条农业产业化、规模化、多样化之路，创建一批特色农业示范镇、示范村、示范庄园，形成乡村产业结构调整与现代农业产业综合开发的示范线。自行车道路建设完成后，不仅便捷游客享受乡间优良环境，也成为乡村地区人们出行、农产品对外流通的便捷通道。

### **(4) 完善生态格局，打造应急生命通道**

自行车旅游慢行路通常都与水系、绿地结合起来构建成为生态廊道，将城市、村落、田园、风景区、自然保护区、森林公园等连接成为一个具备基质、斑块、廊道完整生态格局的整体，对完善生态格局、体现自然之美具有重要作用。同时，在极端天象、地质灾害的情况下，还能成为游客和乡村居民应急避难的生命通道。

## **2. 发展自行车旅游慢行系统的挑战**

### **(1) 缺乏专用道路或自行车道被挤占**

在城市，自行车旅游慢行系统是自行车道密不可分，自行车道的许多问题不仅严重影响自行车通勤，也让都市内骑车旅游的游客倍感不便。自行车道的诸多问题包括：车道设置非常不规范，有的道路上自行车道要么非常窄，要么断断续续；有的道路上曾经宽阔的自行车道遭蚕食，越来越多的自行车道被设计成混行路，允许自行车与行人或与摩托车、电动车混行，或被划上沿路临时停车位，或被公交“港湾站”占用，或被沿路商铺和摊贩占用，通行舒适性和安全性大打折扣。在郊野，城市与城市之间的道路通常不划分机动车和非机动车分道线，而过往机动车车速较快，对骑行出游的人容易造成危险。

### **(2) 资金缺乏筹资渠道有限**

目前很多城市的自行车慢行系统的建设还存在于倡议层面，真正落实的不多。一些先行城市在落实的过程中也同样面临着规划与预算之间的脱节问题。筹资渠道的来源比较单一，除了公共交通资金就是旅游发展资金，缺乏长期稳定的资金来源。

### **(3) 自行车与其他交通方式的衔接不畅**

通过笔者调查访谈发现，自行车旅游者通常不会在希望全部行程都以自行车完成，而是只希望在适合骑行的理想路段骑车，其余路段则选择其他方式。但目前，自行车交通与轨道、常规公交、小汽车等交通方式的有效衔接性较差，携带自行车换乘的时候困难重重。

### **(4) 配套服务设施不完善，后续管理跟不上**

自行车旅游慢行系统的配套设施包括自行车租赁点的布置、租赁自行车的智能管理、沿途自行车维修点、沿途解说牌示等，这些配套设施的规划、部署和实施方面都有待改善。在已建成的一些自行车旅游慢行系统中，自行车租赁中出现的车辆损坏严重、刷卡故障、办卡不便等管理问题让使用者颇有微词，也影响了自行车旅游慢行系统应该发挥的功效。

## **4. 自行车旅游慢行系统发展策略建议**

完善自行车旅游慢行系统需要从多方面综合考虑，更应该满足自行车休闲旅游者的需要。笔者在沁源山地自行车生态休闲规划项目中通过网络调查：收集到 445 份问卷，其中 390 份有效问卷，其中骑行爱好者 325 份，感兴趣的潜在骑行者 65 份。结合问卷结果，本文建议从产品、客源、政策、资金、交通衔接、管理六大方面解决好自行车旅游与常规旅游、专业和非专业自行车旅游、自行车与其他交通方式、政府与企业等关系，提出发展自

行车旅游慢行系统发展的策略：

### **(1) 产品上，衔接常规旅游提升旅游目的地吸引力**

自行车旅游既是一种新兴的旅游方式，又与城市旅游、乡村旅游、生态旅游等常规旅游密不可分。对于自行车旅游者来说，自行车是他们对旅游目的地的深度体验的工具，他们的观光意愿极强，通常不放过骑行沿线任何值得一看的文化、自然、社会旅游景观；对于普通的大众游客，在环境优美、条件方便的情况下，也愿意租辆自行车骑上一圈。因此，自行车旅游和常规旅游存在相互转化的关系。自行车旅游慢行系统应有效衔接常规旅游，提升旅游目的地的吸引力。其作为旅游产品，从某种意义上讲并不是单纯的自行车路线本身，而是包括沿途的众多的旅游项目。自行车旅游产品规划需要对自行车旅游路线的各段特色进行提炼，营造主题，打造符合当地环境和文化特色的景观。

### **(2) 客源上，面向专业和非专业骑行者**

自行车旅游慢行系统作为公共骑行体系，面向不同骑行经验的游客，在很多城市地段还需要为通勤者使用，因此，要照顾到专业和非专业骑行者的需求。问卷调查结果显示，专业骑行者表现出较强的骑行能力，以每次骑行 50 公里以上者居多；而非专业骑行者每次骑行历程约为 10~20 公里。这为规划自行车路线，沿途的旅游吸引物设置等提供依据。在自行车专用道路上，针对骑行者水平、爱好不同，设置骑行难度系数由简单、适中、较难、极致难等不同的路线。每一条道路的难度系数在地图上分颜色表示，在道路起点都会有不同颜色的指示牌指示难度等级。自行车路线内有危险的地方也需要有标志提醒。

### **(3) 政策上，保障自行车路权推进项目建设**

加强政策的先导和规范作用，优化自行车旅游慢行系统相关政策。保障自行车和行人的必要通行空间和通行优先权，尽量开设自行车旅游道路专用道，对于侵占自行车道路的行为要给予一定惩罚。

加快自行车旅游系统建设项目的快速推进，纳入政府的项目绿色通道，享受立项审批、政策支持等方面的快捷服务。同时，加大优惠力度吸引有实力有经验的自行车道路建设企业、自行车租赁经营企业、品牌旅游企业等。

### **(4) 资金上，政府先行市场为主加大资金投入**

若无资金来保障贯彻实施，即使是最好的自行车慢行系统规划也毫无意义。自行车慢行系统的建设是一项公益项目，但其沿线节点的开发具有商业价值，因此以政府投入和市场投资为投资主体最为合理。此外，公益性的个人或社会团体的援助也有可能获得。

在投资比例方面以市场投入为主，吸引社会资金投入大致为 60~70%。市场运作的投融资方式主要用于旅游产品及设施建设项目、旅游要素建设等项目，如客运、住宿、餐饮、购物、娱乐等效益好的经营性项目。其中国家银行贷款适用于旅游基础设施建设和效益看好的项目开发，民间资本适合中小型项目开发，劳务折资投入适合中小型的农民旅游项目开发。

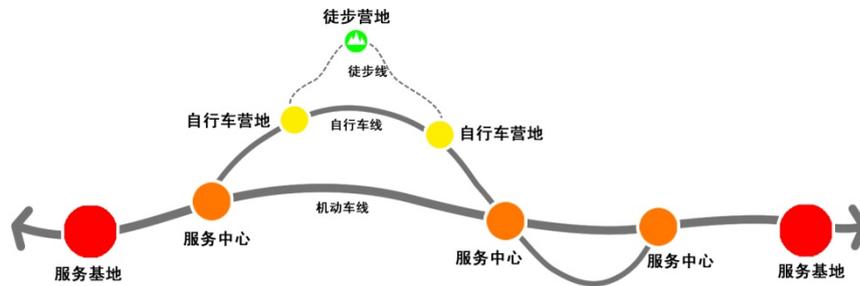
政府投入为辅，大致为 20~30%。政府投资比例虽然不高，但所起的撬动作用非常关键。政府资金主要应投入在前期规划、自行车系统建设、旅游服务基地建设、市场营销及推广、生态建设与环境保护等项目上。如果慢行系统所处城市名气较大，旅游发展较为成熟，政府部门的投资可较少，也许通过一个令人兴奋的慢行系统蓝图就能直接吸引有实力的投资商。如果一个项目地知名度较低，那可能需要政府在前期投入较多的资金用于编制慢行系统规划、建设精品路段和基本服务节点、进行市场营销和推广等，随着慢行路网的初步建设和品牌效应的形成，将有可能吸引到有实力的投资商。进而进一步扩大影响，完

成慢行系统的整体开发。

在目前公益基金逐步成熟的情况下，也有可能募集到部分社会援助资金。潜在的资金来源包括爱心人士捐赠、国际绿色环保机构、团体的援助资金、国内外企业捐赠、自行车协会基金等。

### （5）交通上——三层递推，协调自行车与其他交通的关系

自行车旅游慢行系统是新发展道路空间，需要对断断续续的自行车道进行嵌补，并与现有的机动车、步行路线进行衔接。自行车旅游慢行系统的路径网络由三个层次构成：机动车线——自行车线——徒步线。相应配套服务基地、服务中心、自行车营地和徒步营地。自行车路线可以与机动车路线并行，但应该有专用路。理想的路线选择是脱离交通主干道，尽可能沿着水系、风景廊道布置，并贯连城市公园、历史古迹、风景区、森林公园、自然保护区、湿地湖泊等。



### （6）管理上——完善配套设施和服务，加强监管

完善旅游基础设施，加强租赁点、维修点、旅游标识系统、停车场、无障碍设施、旅游厕所等基础设施建设。支持具有示范作用的旅游企业以及科教旅游点以及旅游文化创意产业单位沿慢行系统建设。引导和支持旅行社推广特色自行车慢行旅游产品和线路。沿途设置醒目标志牌，标志牌详尽说明道路的骑行难度、线路长短、道路状况、中转站、观景点、餐饮、医疗点等细节。同时，通过颁布管理规范、游客意见反馈、职能部门检查等加强对自行车慢行系统的管理。

## 5. 结论

本文主要阐述了发展自行车旅游慢行系统的意义及面临的挑战，并从产品、客源、政策、资金、交通衔接、管理六大方面提出策略建议。我们相信随着城市公共交通系统的完善、旅游富民政策的深入，自行车旅游慢行系统必然有飞跃式的发展。

### 参考文献：

- [1]Pedestrian Planning and Design Guide, New Zealand, 2007.
- [2]李晔.慢行交通系统规划探讨——以上海为例[J].城市规划学刊, 2008(3): 78-81.
- [3]罗成书, 周敏, 钱苗.都市自行车旅游慢行系统空间布局优化研究——以杭州市为例.地域研究与开发, 2011, 8.
- [4]余伟, 钱科烽, 高奖.杭州市慢行交通系统规划与设计指引.城市交通, 2009, 7(2): 44-56.

# **The Strategic Research on the Development of the Slow Traffic**

## **System for Bicycle Tourism**

Deng Bing Wang BinShan Luoli

**Abstract:** As the green & low-carbon bicycle travel becomes a big hit, the slow traffic system of the bicycle impels the tourist destinations to develop deeply. By studying the world cases of the bicycle travel, this paper summarizes the three main types of it and its features, that is, the urban bicycle travel, the country bicycle travel and the regional bicycle travel. Moreover, this paper analyzes the current situation and existing problems of the bicycle travel in China. Then with the web-based survey questionnaires, this paper would recommend, in the four aspects of the products, sources, transportation, and investments, to deal with the relationship between bicycle travel and conventional tourism, between the professional tourism and the non-professional tourism, between bicycles and other means of transportation, and also between governments and enterprises. Finally, this paper puts forward some references for the development of bicycle tourism.

**Key words:** Bicycle Travel; Slow Traffic System

### **作者简介:**

邓 冰, 北京清华同衡规划设计研究院 旅游与风景区规划研究所, 项目经理, 国家注册规划师;

王彬汕, 北京清华同衡规划设计研究院 旅游与风景区规划研究所, 所长, 国家注册规划师;

罗 丽, 北京清华同衡规划设计研究院 旅游与风景区规划研究所, 主创规划师。