

骑行热，城市如何拥抱

从龙子湖公园西北方向出发，环龙子湖骑行一圈约18.5km，耗时半小时，这是骑行爱好者吴晓菁及其同伴们最常骑行的路线。“早晨6点多集合完开始骑，两圈下来，结束回家洗个澡吃个早饭，再去上班。”吴晓菁说。

现在走在路上，除了随处可见的共享单车，休闲自行车、山地车、公路车等也越来越多见。打开社交平台，不时便会刷到年轻人组团骑行、约“骑行搭子”的信息。骑行火了吗？带着这个问题，记者采访了蚌埠市多家经营自行车门店、骑行爱好者及相关业内人士。

蚌埠融媒体中心记者 王立春 文/图



位于淮河南岸的滨河南路二期，除为机动车提供通行条件的同时，也为市民骑行健身预留了空间。
融媒体记者 刘晨 摄

火了！受限于零配件供应 销量增长平稳

10月的一个下午，记者来到位于胜利中路的一家经营台湾自行车品牌的门店。“上半年整体销量比之前有所增长，进店咨询的人也比之前多了一些。学生群体和退休人士来咨询的要更多些。”门店工作人员向记者介绍。

在该门店内，记者看到，店内销售的自行车多以山地的车和自行车为主，价格从几百元到几万元不等。“卖得最好的是3000元上下的，大部分是学生过来买，在校园里或者市区里骑着玩。”工作人员告诉记者，店内万元以上的自行车销售主要面向50岁以上的资深骑行爱好者。

余虎经营的自行车门店位于体育东路，因为门店经营的自行车为中高端品牌，价格上相对较高。“适合入门休闲骑的三二千元就可以，想要更专业一点的也有几万元甚至十几万元的。”余虎说。

因为价格及对专业性的要求，余虎的客户群体多为“老带新”或者资深骑行爱好者。“主要面向的是45岁以上的人群，对时间和经济实力都有要求，所以年轻人较少。”

采访间隙，依然不时有消费者进店咨询选购。“准备给我家儿子买一辆，骑自行车出去锻炼身体，总比在家打游戏要强。”市民唐先生在听完余虎的讲解及建议后，当即购买了一辆自行车。

余虎店内对外展示的自行车并不

多，因为大部分都采取订单式销售，客户会提前将选购要求告诉余虎，之后再去找厂家订货。“今年的销量确实要好一点，进店咨询的人更多了。但对于一些资深车友来说，订购相应的配件等待时间比之前要长。因为厂家的生产能力有限，我们订货也得排队。”余虎告诉记者。

据余虎的观察，骑行今年给大家的“很火”的感觉，一方面是因为骑行在全世界范围内都在变得更加流行，趋势传导到了蚌埠，另一方面则是社交媒体的传播。“因为骑行对专业要求相对较低，也很适合凹造型、发朋友圈，很出片。所以现在在年轻人中流行了起来。”余虎说。

自行车销售端有所增长，生产供应端表现如何呢？创建于2016年的五河县自行车产业园，是五河县打造的高档自行车（电动车）整车、配套产业集群，集研发、生产、交易、展示、体验为一体。

来自五河县招商和园区发展中心的数据显示，该自行车产业园2021年实现应税销售额3.5亿元，出口额1000万美元，入库税收1000万元；2022年实现应税销售额4.2亿元，出口额1396万美元，入库税收1300万元。

“待一二期项目全部投产后，预计年应税销售收入超10亿元，年入库税收3500万元，带动就业1500余人。”五河县招商和园区发展中心工作人员周妹告诉记者。



骑行至涂山风景区。



向快乐出发。

更好的骑行体验 更优的城市规划

1958年4月，蚌埠市修车合作社的社员们在经过9天的苦战后，试制出了蚌埠第一辆自行车。这辆车架长度55厘米，车把仿非利浦的式样，泥瓦盖仿上海永久的自行车被定名为“五一”牌自行车。长期研究淮河流域历史文化和蚌埠城市历史、现任安徽省文史馆馆长郭学东认为，这辆车可以说安徽省第一辆自行试制的自行车。

如今，走在蚌埠街头，可看到各色的共享单车、山地车、滑板车、折叠车等。自行车的发展进化史也折射着一座城市的经济文化变迁。从作为结婚必备的“三大件”之一，到如今出门可扫码、随时可骑行，人们在自行车身上所投射的情感价值和需求也发生了转向。

骑行过不少地方的吴晓菁告诉记者，骑行不仅考验着骑行者本身，更有赖于城市规划设计。“如果在城市里骑行，经常被占道、有行人穿行，对骑行者来说是非常恼火的事情。蚌埠现在有专门的骑行健身步道，对我们骑行者来说，十分友好。”吴晓菁说。

在查阅资料的过程中，记者看到，2019年5月31日，北京首条自行车专用路开通，连接昌平回龙观和海淀上地软件园，全长6.5公里，后又于2020年启动东拓、南展、西延工程，使其再延长了3.8公里，让两地间的骑行通勤更加高效。那么蚌埠的骑行条件如何呢？

前不久蚌埠市推出4条体育旅游精品线路，其中的骑行线路包含了城区骑行线路、三县骑行线路。以城区骑

行线路为例，从蚌埠市革命历史陈列馆出发，沿途经过珍珠桥、环湖西路、龙子湖公园（中国地理南北分线雕塑）、蚌埠体育中心、张公山公园等地标，最终到达白乳泉景区。

将目光投至三县，蚌埠市五河县香蒋路省级森林公园段刚获评安徽省级森林公园内县道。“路面采用三级沥青路面，路田分界、路宅分界清晰，标线醒目，附属设施齐全，适合来往民众健身骑行。”五河县交通运输局有关工作人员介绍。

作为“靓淮河”工程的重要组成部分，已竣工通车的滨河南路一期工程区分了步行道、骑行道和机动车道，规划清晰，得到了不少骑行爱好者的点赞。“有了专门的骑行道，骑起来会更加自在、更加安全。”潘少宏说。

对自行车行业较多关注和研究的蚌埠市政协委员李东在接受采访时说，当前的市政交通规划基本满足市民通勤骑行和骑行爱好者的要求。“但还应该多倡导公众形成绿色出行的理念，形成完善的自行车路网，从而吸引更多市民加入骑行队伍。”李东说。

在李东看来，骑自行车可以算作是一种“零碳”的出行选择。骑行所创造的减碳效应针对“双碳”目标具有显著的助推作用。选择骑行不仅是选择一种运动方式，更有助于推动城市治理理念的更新和城市规划设计的进步。



安徽财经大学单车协会会员外出骑行。



一起向前。

价格动辄过万 骑行对普通人友好吗？

在记者走访的多家门店中，自行车尤其是公路自行车的入门价格都在千元以上。入门车型价格也都在2000—3000元，5000元以上的车型则是主流消费区间，其中5000—8000元档最为畅销，而10000—15000元价位档的车型最受资深骑行爱好者欢迎。

“我现在骑的这辆车3万多块钱。”接触骑行6年的吴晓菁指着身旁的粉红色自行车向记者讲道，“买的第一辆车比较便宜，觉得只是下班偶尔骑下，没必要在这上面花钱。但有一次试骑了别人的之后，感觉特别省劲，骑着很轻松，回来之后就换了现在这辆。”

价格越贵，骑行体验越好吗？蚌埠市自行车运动协会会长李玉平认为，不是越贵的自行车就越好骑，专业的山地自行车同样对骑行者的体能、技术要求，不建议一上来就买好的、贵的。“就像你买了一部很好的智能手机，但拿到手里好多功能没法用，那也是浪费。”李玉平说。

“我这辆1万多，根据我自己的体能、身高来算，这个骑起来最舒服。”余虎说，比起自行车本身的价格，资深车友在自行车配件上所花的钱可能比自行车价格要多得多。

潘少宏前不久刚买了辆自行车，为了降低费用，选择在二手交易平台上进行购买。“车5000元，碳纤维轮组3000元，刹车夹器380元，碳纤维车座400元，把带80元，码标300元，头盔350元，骑行裤300元。”一圈算下来，潘少宏已在自行车上花费了近万元。“我这只是骑行入门娱乐，比较爱好者、资深人士花费的钱远远不止这些。”潘少宏说。

“贵一点的自行车在造型设计、工艺材质的选用等方面所耗费的成本会

更高，加上技术、产量等因素的限制，自行车及其配件价格偏高。以碳纤维为例，本身材质较轻，在骑行时会更加顺畅。”李玉平指出，不同自行车厂生产时使用的技术复杂程度不同，在消费端的定价就会有所区别。

采访中，记者了解到，一些专业车友为了追求更好的骑行体验，会花费2—3个月订购一双适合的骑行鞋。“比起更好的骑行体验，骑行的安全性始终是第一位的。”吴晓菁解释，更贵的装备可以带来更加安全的骑行保障。

在吴晓菁所在的俱乐部，记者看到了一顶边角碎裂的头盔。“这是当时我们俱乐部在骑行过程中，一名车友突然遭遇了意外，当时就摔到了地上。如果没戴头盔或者头盔质量差点，可能当时就得直接送去医院。”吴晓菁说。

在集体外出骑行中，通常会有一头一尾两名经验丰富的骑手负责破风和收尾工作，其余人按队形一字排开，队伍的整体速度会保持一致。如在骑行途中突发意外，轻则会打乱队伍的骑行节奏，严重的话会造成人员受伤等情况发生。

吴晓菁的观点也得到了潘少宏等骑行爱好者的支持。“比起骑行鞋、骑行服或者其他设备，专用的骑行头盔是非常重要的。像我们的这种自行车骑行速度快的话可以达到35km/h，一旦途中遇到障碍物或者其他意外，很容易出事。”潘少宏说。

“想要买自行车的人群，一定要考虑好自己的需求是什么。如果是通勤代步3000元以内的完全够用。想要进行长途骑行或者专业骑行的，可以在经过系统锻炼后逐步升级装备。”李玉平建议。

(部分图片由受访者提供)



位于胜利中路的自行车门店。



吴晓菁和其俱乐部好友。