



單車經濟「踩向全球」

推動旅業及減排 歐美多城擴建專用線

全球單車熱潮熾熱，早前奧運單車賽事是最引人關注的項目之一。歐美等地政府一直鼓勵居民以單車代步，減少廢氣污染並有益健康，而且單車促進旅遊業和其他相關就業，帶來經濟效益。 ■香港文匯報記者 李鍾洲、龔明山

多項研究均表明「單車經濟」對社會帶來的好處，單車旅客被視為「車輪上的銀包」(wallets on wheels)，因為他們逗留觀光時間較長、也更願意花錢。單車旅客往往住在小鎮，光顧當地小店，相比起習慣光顧大型連鎖店的普通旅客，他們對經濟的貢獻更大。

騎車旅客消費力更強

美國蒙大拿州2013年曾進行調查，發現單車旅客在當地平均住8晚或以上，每天消費75美元(約580港元)；普通旅客則只逗留6晚，每天消費58美元(約450港元)。在俄勒岡州，單車旅遊每年為經濟帶來4億美元(約31億港元)進賬，平均每天110萬美元(850萬港元)。澳洲塔斯馬尼亞西北部失業問題困擾，當局打算興建兩條沿海單車徑及一條越野單車徑，途中可欣賞克雷德爾山脈的風景，相信能大幅增加旅客數目，帶旺酒店、餐廳和單車維修等行業。

歐洲人十分熱愛騎單車，其中在丹麥哥本哈根，單車佔整體「公共交通分擔率」(某種交通工具佔所有出行方式的比率)為26%，僅次於荷蘭阿姆斯特丹的33%。世衛、聯合國環境署和聯合國歐洲經濟委員會的共同研究顯示，若歐洲56個主要城市的上述比率達致哥本哈根水平，將可帶來額外43.5萬個職位。這主要受惠於政府牽頭推動單車作為代步工具、投資單車基建，以及私企發展單車業務。

助政府節省開支

環境方面，單車節省能源、有助減排，為地方政府慳錢。跨國研究組織「交通與發展政策研究所」指出，在全球使用單車的大趨勢下，到2050年，能源消耗及溫室氣體排放都可減少10%。若大幅提高單車使用比率，全球有望合共節省24萬億美元(186萬億港元)開支。

不少城市興建單車徑或專用線，與汽車隔開，保障單車族的安全。美國用路障、植物或欄桿分隔單車線和行車線，設計方式各施各法，例如三藩市市場街(Market Street)的單車線較路面高出一級，讓道路使用者容易分辨。倫敦開闢多條「單車高速公路」，並計劃興建架空及地下單車線，進一步提升安全，也能降低路面單車數量，舒緩交通擠塞。

假日封路「重奪街道」

有些城市會在特定時間封路，由單車來做馬路王者。哥倫比亞首都波哥大可算是假日封路的「始祖」，每逢周日及假期將市內120公里街道封閉，專讓單車使用。印度一個推廣環保的智庫受此啟發，2013年在古爾岡推出名為「重奪你的街道」活動，每逢周日上午6時至11時，將一段長約4公里的道路封閉，讓民眾享受單車樂。波哥大及古爾岡的成功，吸引多個城市爭相仿效，現時全球有逾100個城市實施假日封路。



■美國蒙大拿州的單車旅客，較普通旅客更願意消費。 網上圖片

單車踢走高球 成年輕才俊至愛

雖然高爾夫球仍然是最受美國高收入家庭喜愛的運動，但近年熱潮開始冷卻，反而單車運動逐漸受年輕才俊歡迎。有專家認為，高爾夫球節奏緩慢，對於過着刺激都市生活的年輕才俊並不適合，反而講求運動量和速度感的單車才是他們的心頭好。

路透社資料顯示，年收入10萬美元(約77.5萬港元)以上的美國家庭，最喜愛的運動依然是高爾夫球，但受歡迎程度開始減退，高爾夫球手及高爾夫球場數目過去8年來持續減少。相反，美國單

車協會(USA Cycling)數據顯示，在2002至2013年間，領取單車執照的人數大幅上升76%。

運動劇烈 競技性較強

企業家兼單車愛好者利欽認為，過往高爾夫球確是最佳運動。「打高球只不過是跟一班朋友行行企企，不會出汗，揮揮球桿就能自誇有做運動。不過，高球並非能『量化』的運動。年輕成功人士不喜歡慢吞吞，他們喜歡劇烈、能『量化』的戶外活動。單車運動有時速、圈速等數

據，競技性較強，也能根據數據計算自己的成績，所以更受歡迎。」

利欽續稱，做運動不僅要流汗，還要跟人炫耀。「今時今日，沒人炫耀自己的房子有多大多漂亮，我們炫耀的是我們的健美身形，還有運動器材。」利欽愛用的限量版Cervélo公路單車搭載行車電腦，售價2萬美元(約15.5萬港元)，他坦言很昂貴，但用2萬美元買一堆一年用不了幾次的高爾夫球桿，就更不划算。



■利欽的單車搭載行車電腦(左圖)，約值15.5萬港元。 網上圖片



頭盔防腦部受創 「如佩戴安全帶」

單車雖然並非危險性高的運動，但意外隨時發生，戴頭盔保護安全似乎理所當然，單車組織和學者卻偏偏反對立法強制戴頭盔，指這會減少踩單車的人數。不過多項研究顯示，頭盔令頭部和腦部受傷風險減少2/3或更多，有專家形容，這和汽車乘客佩戴安全帶減少死亡風險的道理一樣。



■踩單車的危險性雖然不太高，但也容易發生意外。 網上圖片

美國單是2013年就有900人死於單車意外，受傷送院的個案達49.4萬宗。夏威夷、新澤西和密西西比等州近年先後推動單車頭盔法案，但都遇上阻力，有單車組織表示，他們並非反對戴頭盔，而是反對為此立法。有單車手解釋，愈多人踩單車，會令駕駛人士更警惕，避免意外；強制戴頭盔打擊踩單車意慾，則令單車數量下降，對道路使用者來說就更危險。

單車城不戴頭盔 意外反而最少

荷蘭阿姆斯特丹是著名的單車城，致命單車意外的數字卻是全球最低，可見一斑。報道指，在阿姆斯特丹居民眼中，遊客或外地人才會戴頭盔踩單車，當地居民對單車安全很有信心，動輒戴頭盔反而顯得古怪。

亦有意見指，駕駛人士傾向不會對戴頭盔的單車手禮讓，英國曾就駕駛人士超車習慣進行調查，發現如果單車手沒戴頭盔，駕駛者超車時會讓出較多空間。澳洲大學教授德章指出，頭盔法為市民健康帶來負面影響，因為以單車代步等同做運動，而頭盔法會令市民較不想踏單車，改以車輛代步，結果運動量減少、身體變差。

澳新罰則阻嚇大 衝紅燈罰2500元

為保障踩單車人士的安全，澳洲新南威爾士政府最近加重相關罰則，多項違反安全守則的罰款大增。當局又計劃明年3月起，規定全國所有踩單車人士需攜帶身份證明文件。措施引起廣泛爭議，有意見認為，相關守則可確保道路安全，亦有人認為帶來不便，削弱民眾踩單車的意慾，無助單車網絡發展。

當局最近規定，沒戴頭盔的罰款由71澳元(約416港元)大幅升至319澳元(約1,870港元)；衝紅燈、疏忽駕駛或

在行人道上不停車，罰款亦由71澳元升至425澳元(約2,491港元)。有踩單車人士因平日不在行人道上駕駛，認為沒必要安裝響鈴，結果被罰106澳元(約622港元)。

正爭取第4屆任期的悉尼市長穆爾，向來支持城市發展單車網絡。城市發展顧問公司Strategic Cities的專家埃姆斯稱，單車是全球先進城市的發展趨勢，不過有關議題在悉尼被各方政客利用，互相攻擊，窒礙單車的使用，令城市發展追不上世界潮流。

紐約保護不足「單車傷者」不跌反升

美國紐約市早前推出「Vision Zero」道路安全計劃，針對魯莽駕駛加強執法，確保行人及踩單車者安全。但提倡交通安全的組織「另類交通選擇」(Transportation Alternatives)上月發表報告指，紐約市打擊汽車司機不當駕駛行為的措施仍然不足，導致今年頭5個月，行人及踩單車者受傷人數按年

上升12%。

報告引用政府數據稱，即使紐約警方加強執法，票控更多違規汽車司機，但因交通意外受傷的行人及踩單車者，人數不跌反升。同時，僅2.5%撞車後不顧而去的司機最終被捕。

「另類交通選擇」指，紐約警方的政策並不一致，或意味對部分最危險的街道掉以輕心，建議

紐約市政府加設相機查超速，並讓公眾更易取得交通違規資訊，同時調撥資源應對嚴重違規的駕駛者。

紐約警方回應指，他們已增強執法力度，確保行人及踩單車人士安全。市政府官員則指，「Vision Zero」已將增設單車徑及針對魯莽駕駛加強執法，列為優先項目。