



New York:  
Cycling  
Accidents  
are  
Increasing  
Year by Year

# 纽约：骑行事故发生率逐年增加

编译 / 李忠东

美国被称为“汽车轮子上的国家”，近年来随着绿色环保理念的普及，用骑自行车来替代开车出行的人越来越多。据交通管理部门2019年的一份报告，2012年至2017年间，经常骑自行车的纽约人增加了26%。目前每天约有50万人骑自行车出行，与1990年相比增加了5倍。2013年推出的花旗共享自行车成为纽约市民新的交通选择，让人们拥有一种更加灵活自由的出行方式。这个公共自行车系统由花旗银行花费410

万美元独家赞助，由纽约共享自行车有限公司运营，没有使用公共基金。花旗共享自行车是一个自助服务系统，能够提供给会员成千上万的自行车。会员可以在离家或公司近的地点挑选一辆自行车，然后在任意站点退换。花旗共享自行车系统设有600个站点，在曼哈顿和布鲁克林有10000辆自行车。大部分纽约人每天都要赶很远的路，共享自行车让上班交通花费更低、更便捷高效、更快速。自行车共享提高了城市交通系统的运作，也让人们能够去以往交通工具无法到达的地方。花旗共享自行车系统可持续、便捷、灵活且安全，不仅有利于人们出行，更有利于社区发展。统计数据表明，花旗共享自行车2018年全年累计使用1760万次，同比增长8%。



## “死亡躺”抗议活动

2014年，纽约市市长白思豪引入“零死亡愿景”

计划，旨在到2024年将交通事故死亡人数降至零。这是一项国际性计划，1996年由瑞典最早提出，以道德为基础，核心理念在于生命与健康不能与其他社会利益交换，认为“让人们因交通丧命或受重伤，道德上完全无法接受”。在大部分的用路环境里，道路使用者必须背负交通事故的完全责任，然而“零死亡愿景”的概念是道路规划及设计者也必须承担部分责任。这项国际性计划涉及广泛，以大数据为基础，通过分析汽车撞车数据，对相关街道和十字路口重新设计。

“零死亡愿景”在纽约实施5年来，全市交通死亡人数下降了1/3。与骑车人密切相关的是自行车专用道有所增加，超过130 km。一种自行车专用道地处街道两侧，位于靠边停车区域与汽车道之间，宽度通常为1.5 m。这更方便骑车者上下，可以一边骑行一边欣赏心动的街景或是别致的橱窗，或随时停车驻足。缺点是汽车干扰较多，骑车速度提不上去。另一种自行车专用道仅位于街道一侧，也就是把对面一侧的自行车道挪了过来，两根道合并为一根，双向行驶，宽度近4 m，漆成醒目的淡绿或浅蓝色。这种自行车道相对独立，比较安全，路权有保障，骑行流畅。但因为与街道设施分隔，骑车仅是赶路，无法随意流连。

“零死亡愿景”虽然使市内十字路口和街道的高风险在一定程度上有所缓解，但政府没有出台积极的政策彻底改造街道。对于骑车一族来说，需要建造的是更多连接更紧密的安全自行车网络。尤其是曼哈顿岛外的其他4个区，骑车人很多，可是专门的自行车设施很少，骑行环境也更不友好。纽约的街道是专为汽车设计的，将汽车的快速通行及靠边停车的便利摆在优先考虑的位置，专用的自行车道并不多。自行车往往不得不在汽车的缝隙中穿行，存在很大安全隐患。

2019年7月9日，纽约市中心华盛顿广场公园一片寂静。包括日常骑车上下班的人、自行车送货员、使用共享单车的人等在内的近1000名骑车者举行了一场“死亡躺”活动。他们把自行车倒在地上，趴在地上摆出被汽车冲撞后的各种死亡姿势，场景悲凄，令人“目不忍睹”，意在引起人们对骑自行车者和行人在纽约市街道上不断攀升的死亡率的关注。

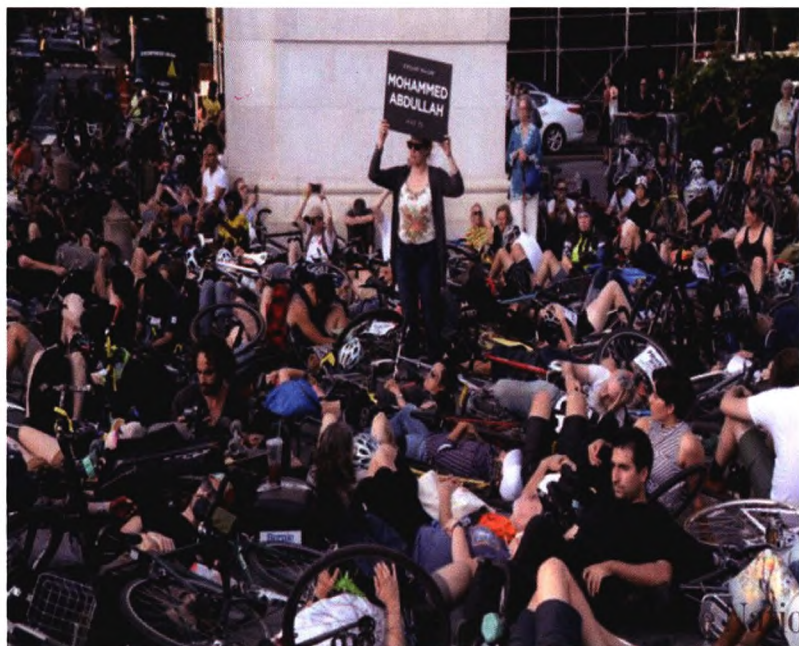
当地媒体将这场抗议活动与1973年在荷兰兴起的“停止谋杀儿童”运动联系起来，这一年该国有3000多人死于骑行事故，其中450人是14岁以下的儿童。为了呼吁政府重视自行车的相关设施，采取行动应对交通死亡的不断上升，荷兰民众走上街头，发起了“停

止谋杀儿童”的游行。此外，1973年中东石油危机爆发，大幅推高欧美地区的油价，这一系列危机推动政府重拾建设自行车设施的规划，并相应地减少汽车行驶及停车空间。“停止谋杀儿童”运动后来得到政府资助，并发展出一整套城市安全交通规划的新理念，逐渐完善自行车设施，永久改变街道设计。1995年古本佛司建成世界上第一座自行车木桥，2004年开通了全球第一条城际自行车专用高速公路，2006年阿姆斯特丹建成世界上跨度最大的自行车吊桥，2011年在费尔德霍芬建成全球第一个自行车交叉路口环形道。通过骑行组织运动、民众争取以及政策扶持，荷兰目前拥有全世界最完善的自行车设施。

“华盛顿广场公园抗议活动是2019年纽约市公众对交通暴力事件做出的最大规模的最直接回应，这座城市从根本上来讲最终需要一个敢于限制汽车的愿景。”“倡导交通方式替代组织”的乔·库特鲁福不无忧虑地说，“我们担心，如果不采取严肃、大胆的行动，这些努力就会付诸东流。”

在这场抗议活动之后，纽约市政府宣布施行一项投入5840万美元的“绿潮”计划，以减少骑车者的死亡。布鲁克林和皇后区的10个社区的自行车死亡和重伤人数占全市近1/4，因此作为重点改造的地区。“绿潮”计划每年修

**“零死亡愿景”**  
在纽约实施5年来，全市交通死亡人数下降了1/3。与骑车人密切相关的是自行车专用道有所增加，超过130 km。一种自行车专用道地处街道两侧，位于靠边停车区域与汽车道之间，宽度通常为1.5 m。这更方便骑车者上下，可以一边骑行一边欣赏心动的街景或是别致的橱窗，或随时停车驻足。



建 48 km 的自行车道，并设置物理屏障予以防护，还包括在 50 个重点十字路口调整交通信号灯、增加警员监管等。

对于为保护骑车人安全而特制的“绿潮”计划，公众褒贬不一。一家名为“街道博客”的网络媒体尖锐地批评道，在白思豪市长的计划中，没有任何实质内容能让人们真正想象出一个没有这些司机或车辆的城市。全球越来越多的市长们意识到，这些车辆对城市生活是一种诅咒。街道死亡是一场紧迫的公共危机，对其“元凶”——汽车——应加以更严格的执法，并从源头上减少。如果人们不愿意远离汽车，就不会拥有一个真正安全的城市。不久前纽约州刚刚签署了全美最具雄心的应对气候变化法案之一，计划到 2050 年“净温室气体”排放为零，这意味着必须大幅减少汽车使用量。纽约市最终需要限制汽车，彻底改变人们使用城市街道的方式。从目前看来，要实现这个愿景难度不小。

### 骑车者处于弱势

迄今为止，纽约市 2019 年已经有 19 名骑车者死亡，是 2018 年全年的近 2 倍，曾创下一周内接连发生了 3 起骑车者交通死亡事件的最高纪录：罗宾·海特曼是一名 20 岁的送信员，在曼哈顿被一名卡车司机撞死。57 岁的欧内斯特·艾斯丘在布鲁克林骑电动自行车时被一名青少年司机撞倒死亡。28 岁的艺术家德沃拉·弗里兰德也是在布鲁克林被一名水泥卡车司机撞倒身亡。

2019 年 6 月 24 日早高峰时段，一名 20 岁女性骑行者在曼哈顿与卡车发生相撞，当场死亡。尽管之后，54 岁的卡车司机自首，但由于事发当时女子是在快车道上骑行，因此卡车司机目前只接到了相关传票，还未治罪。警方甚至表示，如果女死者能骑在自行车道上，悲剧就不会发生了。该事件发生后没几天，布鲁克林又发生了一起类似的故事。18 岁的机动车驾驶者在切斯特街与萨特大道的路口撞倒了一名 57 岁的男自行车骑手，后者不幸身亡，事发路段并没有专门的自行车道。

2019 年 7 月 22 日中午 12 点左右，一名 17 岁的自行车手在史坦顿岛被卡车撞成重伤，送院后不治。当时这



对其“元凶”——汽车——应加以更严格的执法，并从源头上减少。如果人们不愿意远离汽车，就不会拥有一个真正安全的城市。不久前纽约州刚刚签署了全美最具雄心的应对气候变化法案之一，计划到 2050 年“净温室气体”排放为零，这意味着必须大幅减少汽车使用量。

名青少年在西布莱顿的卡斯尔顿大街上和朋友们一起骑车向西行，到达克洛弗路时被一辆拖车撞上。38 岁司机留在现场，暂无人逮捕，警方对事故还在调查中。祸不单行，这天下午 3 点 51 分左右，一名 58 岁的自行车手在布鲁克林麦金尼斯大道和诺曼·圣交界处被卡车撞倒，同样时受重伤送院抢救无效死亡，纽约市警察局车碰撞小组仍在对该起事故进行调查，无人被捕。正当人们对自行车手的道路安全忧心忡忡、当局为此加强打击危险驾驶行为之际，7 月 23 日再次发生惨剧，纽约市被撞身亡的自行车手人数再添 2 人，2 名骑自行车者先后在史坦顿岛和布鲁克林被卡车撞倒，不治身亡。

为纪念 2019 年在纽约街头丧生的第 19 名自行车手何塞·阿尔佐里兹，200 多名自行车手于 2019 年 8 月 25 日聚集在布鲁克林区的展望公园，向政府呼吁安全的街道。白思豪曾多次因擅离职守而被点名，当时他正在拼命争取参加民主党 2020 年总统竞选下一轮辩

论的资格。近期，白思豪的“失踪”海报甚至出现在市中心。与此同时，骑车人在城市街道上以惊人的速度死亡。“市长先生，我知道你在竞选总统。请停止竞选，把注意力放到骑自行车的人被车撞的交通问题上。”公众利益倡导者威廉姆斯说，“已有 19 名自行车手死亡，很多行人都死了。快回家吧，纽约还有很多问题需要你去处理。”

布鲁克林检察官说，需对阿尔佐里兹之死负责的是 18 岁的乌玛尔·贝格。他被控超速行驶，在康尼岛大道时速 40 km 的区域以内以每小时 96 km 的速度行驶。有关当局说，他随后在 L 大道闯红灯，撞上了一辆越野车，导致这辆车撞上了阿尔佐里兹。贝格面临多项指控，包括过失杀人和刑事过失杀人，目前以 1 万美元现金保释出狱。

阿尔佐里兹是布鲁克林自行车圈里的一个公众人物，在前景公园组织骑车团体，参加铁人三项赛，并教别人如何骑车。朋友乔纳森·布莱尔回忆道：“阿尔佐里兹去世让我很震惊，我知道他想



做这样的事情，生前致力于倡导骑车者和行人的安全。”

集会结束后，自行车手们骑车前往阿尔佐里兹死亡的康尼岛大道和L大道上的十字路口，在那里放置了一辆白色自行车作为纪念，希望这场悲剧能够带来改变。52岁的阿尔佐里兹在布莱顿海滩游泳后，正准备回家吃家庭早午餐。他通常骑海洋公园路回家，但那天选择了康尼岛大道。“我们需要的是有保护的自行车道，并在所有5个区之间连接起来。汽车不能双排停车，司机不能开车通过。”阿尔佐里兹的搭档艾琳·汉娜表示，“骑自行车的人要求城市让骑车更安全，需要改变司机至上的观念，我们需要触犯法律的人明白后果是什么。”

白思豪市长在2019年7月1日宣布展开一项由纽约市警察局牵头的交通大执法计划，以保护发生致命撞车事故后的骑车者。尤其针对在自行车道的交通违规行为，对占用自行车道的车辆开出罚单。但自行车爱好者表示，这将

导致警察把目标对准骑自行车的人，而不是司机，所以许多在死亡现场的骑行者都对警方的行为怀有敌意。

骑车配送食物的里卡尼·奥沃特谈到他的骑车历险时说，自己总是为避开一些障碍物而离开自行车道，比如占道的送货卡车或出租车。“这项执法只针对骑自行车的人，然而总是司机在犯错。”他指着自已破旧的自行车挡泥板说，“我都是非常安全地进入车流，汽车就开始鸣笛，就像对待其他开车的人一样对待骑自行车的人。我还没看到有司机因礼让自行车，把汽车停在路边等待的。”

其他骑车人则表示，对骑车人的严厉执法分散了人们对系统性问题的注意力，比如缺乏保护的自行车道，这些问题导致在城市中骑车不安全。此外还有执法和问责的问题。骑自行车的人必须遵守与司机相同的道路规则，但司机阻塞或占用自行车道、切断骑车者的交通或过于接近骑车者的行为，让许多人怀疑司机是否会因为这些潜在的致命行为

而受到广泛惩罚。

美国广播公司根据纽约市交通局的历史数据推算，2019年单车骑手被撞身亡的数字约比2018年高出3倍。这让人对“零死亡愿景”的可行性产生疑虑。究其原因，一是骑车的人多了。根据花旗单车的行车记录，2019年第2季度的日骑量比2018年同期增加了12%。那么按照概率原理，骑车人多，出事故的概率自然就多。二是自行车道的问题。虽然自行车道占全部街道的20%，但受保护的只有8%。这些车道似乎远远不够。即使有自行车道，骑车者也使用不上，因为经常被汽车占用了。2019年，警察已经开具了33000张传票，都是给占用自行车道的汽车开的。2019年7月的前3周就开了罚单8600张，比2018年同期增加一倍。三是骑车者本人不遵守交通规则造成了危险。**中文译文**

(来源: [newyork.cbslocal.com](http://newyork.cbslocal.com), [theworldnews.net](http://theworldnews.net), [ny.curbed.com](http://ny.curbed.com))