

骑行动移力：瑞典弱势社区骑行的条件、负重与减负

马妍

重庆交通大学交通运输学院，重庆 400074，中国

摘要：在当下瑞典的规划与政策话语中，骑行被视为城市环境中高效的通勤方式，也是推进交通可持续转型的关键一环。在瑞典，骑行在较富裕人群中更为普遍，而关于低收入地区骑行状况的研究（除少数例外）十分匮乏。既然骑行基础设施相对完善、自行车又是成本较低的出行方式，人们本可以预期弱势社区的骑行率会更高。要让促进包容性骑行的政策真正落地，就必须理解究竟是什么让不同群体“骑得起、骑得成”。本文以居住在瑞典社会弱势且族裔多元社区的 31 个家庭的日常骑行经验为基础，提供可为政策提供依据的骑行质性图景。研究借用城市社会学的核心概念来分析个体的骑行条件。研究发现，尽管骑行可被视为一种实用、社交性强且灵活的出行方式（对年轻人尤其如此），受访样本中只有少数成年人真正骑车。结果反映出人们对把骑行纳入日常出行抱有矛盾心态：骑行被感知为“典型的瑞典做法”，是一种受年龄、性别以及身体相关的负重与减负所制约的规范，且难以与日常照护与工作责任相协调。偏好方式与实际使用方式之间的落差意味着尚未释放的骑行潜力；这一发现提示，促进骑行的政策需要更多关注更广义的社会公正视角，以便（同样）支持弱势社区中的骑行。

关键词：家庭；骑行动移力；弱势社区；骑行政策；瑞典的包容性骑行

Cycling Motilities: Conditions, Weights and Reliefs for Cycling in Disadvantaged Neighbourhoods in Sweden

Yan Ma

School of Transportation and Logistics, Chongqing Jiaotong University, Chongqing 400074, China

Abstract: In current Swedish planning and policy discourse, cycling is seen as an efficient way to commute in urban environments and a key component in advancing more sustainable transport. In Sweden, cycling is more prevalent among the more affluent population, but there is (with some exceptions) little knowledge on cycling in low-income areas. Given that well-developed cycling infrastructure is available and that bicycling is a comparably low-cost transport mode, higher rates of cycling in disadvantaged neighbourhoods could be expected. For policies that increase inclusive cycling to be implemented, there is a need to understand what makes cycling achievable for diverse groups. Based on the everyday cycling experiences of 31 families living in socially disadvantaged and ethnically diverse neighbourhoods in Sweden, this paper provides qualitative accounts of cycling, knowledge that can inform policy. Key concepts from urban sociology are used to analyse a person's conditions for cycling. Our findings suggest

that while cycling could be considered a practical, social, and flexible mode of transport, especially for younger people, only a few adults in our sample cycled. The results reflect an ambivalence toward cycling as part of everyday mobility. Cycling was perceived as something “typically Swedish”, a norm conditioned by age, gender, and body related weights and reliefs and hard to combine with everyday care- and work responsibilities. The gap between preferred and used mode implies an untapped cycling potential, a finding that suggests that pro cycling policies need to pay increased attention to broader social justice perspectives to support cycling (also) in disadvantaged neighbourhoods.

Keywords: Families; Cycling motility; Disadvantaged neighbourhoods; Cycling policy; Inclusive cycling in Sweden

一、引言

在当下瑞典的规划与政策话语中，骑行被呈现为推进交通可持续转型的关键一环。在全国层面上，除个别地区例外，瑞典的骑行量总体呈下降态势[1]。此前研究曾指出，瑞典境内外国出生人口的骑行水平相对低于瑞典人整体[2]。而来自瑞典全国出行调查的较新数据（2011—2016 年）显示，社会弱势地区与其他城市地区之间的骑行出行次数并无显著差异；不过，可支配收入最低的四分之一人群，其骑行出行次数显著少于收入次高的四分之一人群[3]。要使政策真正有助于提升骑行量并增强骑行的包容性，就必须理解究竟是什么让多样化的社会群体“骑得起、骑得成”[4-5]。基于这一背景，本文以居住在瑞典社会弱势且族裔多元社区的家庭的日常骑行经验为素材，为骑行提供情境化的解读与质性描述，从而积累可用于骑行政策制定的新知识。

即便基础设施已经到位，即便特定情境中存在使骑行“正常化”的叙事与实践，这些条件仍未必足以让个体真正骑起来[6-7]。已有研究显示，围绕年龄、族裔与性别文化规范与观念，会在不同情境中界定谁能够把自己认同为“骑行者”[8]。即使在包括瑞典在内、有志于提升骑行量的国家，政策层面旨在支持骑行的干预措施，与文化维度对个体生活的塑造作用之间，仍可能存在脱节[4,7]。这一局限说明，仅仅聚焦于既有基础设施与出行方式选择，并不足以理解骑行的促成条件与阻碍因素，因为这样会遗漏骑行作为一种实践与体验所具有的社会与文化维度[5-6]。

决定骑车与否并非单纯的个体选择，而是被更广泛的社会文化与物质关系所条件化并嵌入其中。聚焦家庭的日常骑行经验可以看出，各类出行实践与家庭的时空义务彼此交织，而这些义务又产生了形态各异的出行需求。例如，低收入群体可能因缺乏出行资源（如驾照、可用的汽车或自行车，或不得不依赖服务不足的公共交通）而难以完成其时空义务；也可能因为低薪职业须在固定时间到现场履行，而不像其他工作那样可以居家或异地办公。要更好地理解出行体验的复杂性，就需要把移动性视为具身的、嵌入社会结构的、并被安置于具体物质情境之中的。骑行是一种关系性与情境性的实践：它既有助于完成接送孩子、搬运物品等日常任务，也是参与家庭社会活动的一种方式。本文借助这些洞见，探讨并分析在日常生活情境中究竟是什么构成了个体的骑行潜力。基于这一背景，我们认为质性方法适合研究个体的日常出行策略。由此，个体日常出行需求与其他家庭成员需求之间的协调与协商成为分析焦点，同时也关注性别、年龄与社会经济条件（如资源匮乏）如何影响日常生活中的出行实践。

本文借助对居住在瑞典社会弱势地区的家庭成员所做的深度访谈，进一步考察他们在既有经济与出行资源条件下如何协商日常出行。我们的目标是分析受访者与骑行相关联的“负重”与“减负”，并借此为理解物质条件与社会文化情境共同作用下、个体在所研究社区中的骑行潜力提供情境化的解释。“负重”与“减负”这对概念此前被用来说明公共交通等物质结构如何为人们穿行于日常空间、完成日常生活所需的过程增添负担或提供缓解。我们沿用 Friberg 等人的思路，描述并分析受访者感知为给骑行增添负重或带来减负的日常处境、

物质条件以及具身（带有性别与年龄印记）的体验。由此，本文增进了人们对弱势社区中日常骑行出行如何被感知的理解。我们的研究表明，理解不同社会群体的具体出行情境与需求，将有助于政策制定者制定并实施能够整体拓宽日常出行选择范围的策略。在这里，鼓励并让骑行在移民群体的日常生活中更可获得或许是一项措施，但它同样可以意味着改善步行条件，或让多子女低收入家庭更负担得起公共交通。在社会公正视角的指引下，政策措施可以因目标群体的社会与文化情境不同而有所差别。

下文首先梳理与家庭出行及骑行包容性相关的研究，随后介绍分析框架，接着说明研究项目的方法与研究情境；在此之后的各节中分析并讨论研究发现；最后在结语中讨论研究结果对政策的启示。

二、家庭日常生活中的骑行

关注家庭与家户出行的研究在移动性领域日益受到重视。“家庭”一词指的是一个开放而流动的概念，涵盖人们在日常生活中所处的多种关系安排，并构成影响其出行的重要情境。如前所述，有关家庭出行的研究常常强调，出行决策应被视为经过协商且相互依赖的。重要的研究贡献涉及育有幼儿家庭在特定生命阶段的日常时空组织。汽车与其他技术相结合，常被认为是组织家庭日常生活的关键，因为它似乎提供了应对家户与儿童复杂时空节奏所需的灵活性与运载能力，在以汽车为中心的国家尤其如此。研究常常倾向于关注上班或上学（含学前）的日常通勤，而对休闲出行的关注相对不足。家庭成员在共同出行与共同骑行时的社会互动，也是多项研究探讨的主题。

近年来，社会公正与公平问题在交通领域被越来越多地提出。越来越多的研究以各种方式把社会不平等纳入考量。Cupples 与 Ridley 指出，骑行量的增长虽然可被视为“好事”，但总体图景可能掩盖了这样一个事实：要让更加多元的人群骑得起车，仍有许多工作要做。例如 Plyushteva 与 Schwanen 强调，出行选择必须被理解为受可获得的出行选项、交通基础设施的限制以及不稳定的生活条件所框限。尽管在若干关于移民出行行为（含骑行）的研究中，性别与其他社会经济因素已被作为变量加以考察，但“性别为何重要”这一问题所受关注仍然较少。Ravensbergen 指出，学界错失了“考察具身身份如何塑造骑行体验、以及反过来如何塑造不骑行的决定”这一机会。

随着支持可持续交通与促进骑行的政策日益增多，学界开始关注：骑行政策往往有利于身体健全者、年轻人与中年人，尤其是中产阶级白人男性，而以女性和儿童为代价。在一些少数群体中，独自出行的女性会被视为不检点，因此骑行与社会羞耻相联结，从而妨碍其出行自由。Steinbach 等人指出，族裔少数群体在骑行者中占比偏低，尽管这一模式也存在变体。Haustein 等人发现，在丹麦、荷兰等骑行水平相对较高的国家，移民的骑行量低于本地出生者。另有研究显示一种普遍格局：与本地出生者相比，移民更依赖公共交通、步行或骑行；但随着时间推移，移民会把自身行为（包括骑行）调整为向主流规范靠拢。

与此类似，包括瑞典在内的许多国家，儿童骑行量都在下降。Spinney 认为，“在以成人为中心的骑行话语、骑行空间与智慧交通倡议及骑行政策中，儿童处于边缘地位”，这也助长了对增长导向之外其他理性的贬抑。其结果是儿童被忽视，或不被认定为骑行者，或被简单地假定与成年人有着相同的出行需求。越来越多的研究开始分析年龄、性别与其他社会面向之间的交叉，并试图理解空间条件与围绕亲职、童年及出行的文化观念之间的互动。例如 Silonsaari 等人发现，在中产阶级家庭中，孩子坚持要骑车上学或去参加休闲活动，对家长是否愿意放手至关重要；有朋友一起骑车之类的社交动因则是重要的拉力。Nyström 及其同事则提出，财力有限、骑行基础设施可达性以及家长自身会不会骑车等条件，都可能阻碍弱势社区儿童的主动出行。

上述出行研究文献强调，出行决策必须被理解为受条件制约并嵌入更广泛的社会文化与物质关系之中。这

一取径关注的是框定并组织受访者日常出行的日常生活实践、行为、基础设施与技术。时间地理学取径在此颇为有用，因为它突出了那些支持或加大完成日常家庭义务难度的要素，即日常生活中的负重与减负。这些日常义务往往伴随压力：在某些生命阶段、对社会或经济资源较少的个体与群体而言，把工作、上学、休闲活动等拼接起来尤其吃力。把这些问题放在个体“骑行动移力”（cycling motility）的框架中分析，能够进一步揭示不平等与差异化如何缠绕在家庭的日常出行之中，并帮助我们理解个体把哪些东西与骑行的负重和减负联系在一起。

三、骑行动移力：应对骑行不平等与骑行潜力

Vincent Kaufmann 提出的动移力（motility）概念已被多项研究用来“揭示出行机会与个体挪用这些机会的能力，是如何在不同社会群体与物理空间之间不平等分布的”。在最近一项关于骑行公正的研究中，Hamidi 提出“骑行动移力”概念，用以考察构成个体骑行潜力的不平等及其相互缠绕的要素[4]。一个人的动移力是其所拥有的潜在移动能力，它由社会不平等与地理环境共同塑造。把骑行作为日常出行方式至少需要三项条件：一是可获取性，即获得合适自行车等出行资源，包括与自行车友好型基础设施、经济资源和时间相关的资源；二是能力，即会骑车并能在交通中辨识路况、安全通行；三是认知挪用，即个体、家庭或群体在多大程度上把感知到的或真实存在的可获取性与能力，转化为日常生活中的骑行。我们借用 Schwanen 与 Nixon 的观点，把“挪用”理解为不仅包括认知层面的挪用，也包括非意识的感觉与具身的知觉。在此基础上，本文将把负重与减负这对概念，与可获取性、能力和挪用结合起来，分析受访者的骑行动移力。

四、研究方法与研究情境

本研究考察瑞典三座城市中三个弱势社区（居民数 7 500~10 000 人）内家庭的日常出行体验。这些社区与“地域污名化”相关联——也就是说，它们被视为格外危险，以城市贫困与社会排斥为特征。犯罪与暴力经历在受访者中造成不安全感，尤其是家长，他们可能为了孩子的安全而限制其出行。他们所居住的区域靠近社区公共服务，且可使用多种出行方式。除步行之外，乘公交是最常见的出行方式。然而，日常义务往往使成年人的出行变得沉重，母亲尤甚。票价偏高限制了乘公交出行的可能性，对年轻人尤其如此。汽车对许多家庭都至关重要，因为它能实现快速出行，也是履行照护的一种方式。不过，我们的多位受访者并没有汽车，且许多女性没有驾照（25 位中有 18 位）。在接受访谈的 31 个家庭中，有 22 个家庭谈到了家庭成员骑车的情况（概览见附件）。

共有 31 个家庭参与研究，我们与家长及其子女完成了 47 次深度访谈。部分访谈是个别进行的，但许多是以家庭访谈的形式开展。我们总共访谈了 35 位成年人（10 位父亲、25 位母亲）以及 36 位 3 至 18 岁的儿童与青少年（18 位男孩、13 位女孩）。其中 8 位儿童年龄在 3 至 6 岁之间，他们未必已经掌握骑车技能，因此分析中的引语大多来自成年人及其年龄较大的子女（12 至 18 岁）。本研究经瑞典伦理审查署批准，批准号为 dnr 2020-03246。

访谈由作者于 2021 年新冠疫情期间完成。受疫情影响，多数访谈在户外进行，少数在线上或受访者家中进行。部分访谈使用瑞典语之外的语言，如英语或索马里语。访谈时长在 10 分钟至 2 小时之间，取决于受访对象、访谈地点以及访谈群体的构成。访谈聚焦于受访者对自身日常出行与活动的理解、对骑行与其他出行方式的看法，以及对其所居社区的认知。骑行不一定由受访者主动提起，但在被专门问到时可以展开讨论。我们询问了他们日常生活中的骑行实践，以及围绕骑行的规范与观念；不过，由于这些议题可能较为敏感，此类提

问主要在没有其他家庭成员在场的访谈中进行。若有其他家庭成员在场，我们则请其做较为一般性的反思。

受访者在国籍、教育、就业与子女数量方面背景各异。在全部三个社区中，多数居民具有移民背景。有些家庭规模较大，由父母与四至九个孩子组成；样本中也有少数单亲家长（1 位父亲、4 位母亲）。许多成年人从事照护行业（如托幼机构、学校与学前教育机构、养老照护），或做公交车、出租车司机。研究开展时，也有一些人是学生、处于失业状态，或正在休育儿假（仅有女性）。

（一）分析步骤

主题分析以反身性的方式展开。第一步，对每个个案研究的访谈材料进行主题分析，识别与日常出行相关的总体主题。第二步，识别受访者在何时、以何种方式提及、突出或谈论骑行出行。第三步，把这些叙述进一步置于出行研究的脉络中分析，将其安放于社会文化情境与物质性之中，并进一步分析受访者如何把骑行与骑行的负重和减负关联起来。凡涉及负重与减负、可获取性、技能与挪用的叙述，都被单独提取出来，并置于骑行行动移力框架中加以分析。下文所探讨的主题涉及家庭日常出行，包括与年龄、性别及身体相关的骑行促成因素与制约因素。

五、家庭情境中的骑行出行

所有被研究区域都具备较为完善的骑行基础设施，把这些相对偏远的区域与市中心以及邻近区域、商业区连接起来。三座城市都把自己塑造为“自行车城市”，因为其规模与地形（平坦）都很适合骑行。市政当局着力改善既有自行车路网、修建新的自行车道、增加快速自行车道数量，并在冬季保持既有自行车道无积雪。三座城市的气候条件相似，冬季寒冷、夏季温和。骑行是一种对天气敏感的出行方式：已有研究发现低气温会减少骑行，而光照充足、温暖干燥的天气则对骑行有正面影响。在比较斯德哥尔摩与哥本哈根的骑行水平时，Haustein 等人发现，三分之二的哥本哈根人在冬季仍继续骑车，而斯德哥尔摩人中只有十分之一能坚持度过较冷的月份。天气同样影响本研究的受访者，他们最常使用的出行方式是公交。虽然骑行基础设施标准相对较高，儿童的骑行仍主要局限在本地范围；而对青少年而言，骑行更多用于体育活动以及前往社区之外的学校。

家庭组合使用多种出行方式的情况很常见。母亲 Heena 更愿意步行或骑车，但她最终采用哪种方式，取决于可用时间与日常照护责任：“早上特别赶的时候，有时候我就让丈夫捎我一段——我们先把小女儿送到学校。”在有车可用时，汽车会占据突出位置，对较大规模的家庭尤其如此，并与骑行、步行组合使用。对 Noor 来说，与公交相比，骑行意味着高度的灵活性：“如果早上我多睡一会儿，通常就骑车，因为那样……骑车更快，而且我可以比赶公交的时候出发得更晚。”

尽管自行车带来的灵活性为 Noor 的日常生活提供了减负，公交仍然是她管理日常出行时首选的方式。对于有多个年幼子女的家庭而言，日常家庭出行可被描述为多模式的，自行车只是若干选项之一。Abbas 家有九个孩子，他和妻子必须为工作保持灵活，有时要在孩子上学之前就先出门上班：

我的孩子在附近那所学校上学，所以通常我送他们。不过我儿子一般骑车，我女儿有时候想坐公交就坐公交。我们是个大家庭，车装不下所有人，所以他们要么骑车、要么走路去学校。

对 Abbas 一家而言，汽车成为一种解决方案：优先运送家里最需要的人，通常是那些无法独立步行、骑车或乘公交的人。因此，年龄较大的孩子在选择自己偏好的出行方式（自行车或公交）上拥有更多自由。

正如以往关于瑞典骑行的研究所指出的，天气是一个阻碍因素，因为在一年中较冷的时段骑行格外费力。与此相似，本研究的受访者谈到骑行是愉快的，也更愿意在夏季把骑行作为日常出行方式，但在冬季月份会减少骑行。对于像 Ville（15 岁）这样在冬季有公交可选的年轻人而言，骑行是天气转暖后值得期待的事情：“反

正我更愿意骑车，因为在路上活动起来挺舒服的。而且你可以钻进小路，更快到地方。” Ville 把骑行描述为一种令人愉悦的身体移动，使他能够以主动的方式探索世界、为自己定位。这种关于骑行的具身知识，体现了儿童骑行的正面体验与动机：骑行不是工具性的，而是解放的、欢愉的、带有游戏意味的。在 Teoma 解释自己为何偏爱骑行时，骑行同样是一种正面的具身体验：

要是坐公交，那……当然，你可能很早就到学校了，但那没什么意思。走路呢，走路挺有意思的，你会有点累。可要是骑车，你到得很早，还剩下好多力气，而且你可以一边骑一边跟朋友聊天，聊各种事。走路也能这样，但骑车更好玩。

尽管步行与骑行都能让 Teoma 在移动中维持社会关系，她仍偏好骑行，因为骑行更省力、也比步行更有趣。这一看法与 Nixon 的论点相呼应：骑行、驾车与步行这几种通勤实践，会塑造个体对能量使用的感知。与被发现更容易与自身交通能耗相疏离的驾车者相比，骑行者与步行者以身体亲历了出行所消耗的能量。对年龄较小的受访者来说，骑行被视为一种实用、令人精神振奋且灵活的出行方式，往往是他们偏好的方式，夏季尤其如此。然而，访谈中提到的一项重要的可获取性障碍是经济限制。对那些偏好骑行的年轻受访者而言，买一辆自行车的花费被视为家庭的一项显著负重。Seda 说她“非常非常想骑车，可是我们买不起”。她原来的自行车已经太小了，她盼望有一辆合身的车。疫情期间她避免坐公交，出于环保原因也不选择坐车。由于没有自行车可用，她的日常出行只剩下步行。另一些阻碍因素与骑车能力有关，这是一种典型带有性别印记的负重，被认为主要妨碍成年女性，而非儿童。夏季公交班次减少，可用的出行选择因此更少。Abbas 反思了这在骑行推广方面意味着什么，以及对谁而言意味着什么：

对成年人来说更糟，尤其是那些骑车有困难的女性。她们可能从来没学过骑车；她们是成年以后才来这里的，此前从未骑过自行车。所以这对她们更难一些。但年轻人是骑车的。

在我们的样本中，很少有女性明确承认自己不会骑车。在各次访谈中，像 Abbas 那样笼统地谈论“社区里的女性”骑车能力有限，是相当常见的。除了技能欠缺与购车的经济障碍被指为骑行的阻碍因素之外，自行车故障以及缺乏维修保养技能也给骑行带来进一步挑战，为日常骑行不断累加负重。Sara 是一位没有驾照的单亲母亲，她谈到爆胎带来的负重：“所以我老是爆胎，我受不了。那辆我们最喜欢的蓝色自行车，胎又瘪了。我们一直没腾出手去修，现在只有一辆车还算能用。”即使骑行是偏好的出行方式，在日常生活诸多耗时任务之中，修理一辆不断出故障的自行车所需的精力与费用也可能令人不堪承受。再加上可能缺乏维修技能，维护问题使骑行成为一种不可靠的日常出行方式。

总体而言，尽管骑行基础设施已然完善，成年人却很少骑车，即便骑行常常是他们偏好的日常出行方式。与日常照护责任、骑车能力、自行车故障以及天气条件相关的负重层层叠加，使骑行成为有条件的：只有天气与气温合适且方便时才可行，而且前提是受访者的经济条件首先允许他们购买并维护自行车（可获取性）。骑行主要由年龄较小的受访者完成，因为许多年轻人在其他社区上学，又拿不到校车月票。

（一）在成长中进入与退出骑行

家长的技能、观念、顾虑与决定，在塑造儿童骑行实践方面起着重要作用。许多研究表明，骑车的儿童与成年人数量都在减少，休闲骑行亦然。研究显示，家庭生活的时间压缩，以及要把全职工作与孩子的休闲活动拼接起来的压力，使中产阶级儿童的生活尤其趋于制度化并更依赖汽车。此外，家长对风险、社会规范以及“什么才是好家长”的认知，也影响他们让孩子骑车的倾向。访谈涉及家长的风险感知，以及他们与孩子就“是否已经足够成熟可以骑车”所做的协商——这种顾虑更多与年龄而非性别相关。风险包括必须穿城骑行较长距离，社区内的安全问题也被提及：“她想骑车上学，但我有点害怕。就这片区域……我不想让她自己骑车，尤其是

早上和天黑的时候。不行，我不想，所以也许我们会送她。”

家长在谈到开车送孩子上学时，会把它讲成是对孩子安全的照护；其原因既与社区里危险的驾车者有关，也与对我们所研究区域被地域污名化的担忧有关。被车送到学校而不是走路或骑车，也被建构为一种令人向往的事情，是与汽车规范这一“结构性故事”相契合的方式：“我们其实没必要开车，可他们就是想坐在车里被送到学前班。不过就多两分钟……可他们想像其他孩子那样从车里下来（笑）。”

家长的风险管理意味着对孩子日常出行的谨慎协商；而在“会不会成为过度保护型家长”与孩子被假定的自主与独立之间，则是家长与孩子各自需求与愿望之间的一场平衡，也是家长不断协商风险感知的过程：“是的，我知道我……嗯，也许我们限制了她……不过也许从下一……我们讨论过，因为我们打算给她买一辆稍大一点的自行车，也许从六年级起她就可以骑了，那时她十二岁。”

在 Sandra 的这段话里，她认为让女儿到 12 岁再骑车既合适、也可能更安全。把 12 岁作为骑行门槛加以提及，在瑞典语境中具有特殊意义。自 20 世纪 60 年代以来，瑞典的建议一直是 12 岁以下儿童不应独自在交通中骑车。研究者建议更新这一建议：主动出行应先在成年人陪同下安全进行，之后可以在其他孩子的陪伴下、或由孩子与监护人共同评估孩子相对于当前交通环境的能力后独立进行。

然而，正如存在影响家长是否让孩子骑车的建议与文化观念，社会规范也为骑行带来额外负重，对青少年尤其如此。Ravensbergen 关于多伦多移民的一项研究识别出，具身规训如何带有性别与年龄印记从而形成阻碍因素。例如，在他们的一些母国，男孩骑车是可接受的，成年男性骑车则不然；而女孩过了青春期就不宜再骑车。Lea 谈到在她的母国女性骑车并不常见，而她小时候也没有机会学骑车：“是的，所以我做这件事时有点不好意思。不过我九岁、十岁的时候骑过。我把哥哥的自行车偷偷推出来就跑了（笑）。”

尽管关于骑行的性别化观念让 Lea 在童年时未能学会骑车，她还是在哥哥的自行车上找到了练习的办法。通过避免在众目之下被看到骑车，她得以学会骑行。但她在练习骑车时仍会感到不好意思，这为她的骑行体验增添了负重。她发现与孩子们一起骑车是一个舒适区，因为那提供了一个可以和孩子一同练习的空间。已有研究发现，围绕骑行的规范及其性别维度，是影响年轻人在整个青少年阶段是否接受骑行的重要因素。

针对美国成年人回顾其青少年时期的研究发现，社会规范以及骑车在某个群体中被视为“酷”的程度，是青少年放弃骑车的促成因素。对参与本研究的一些男孩而言，骑行主要与“骑车不酷”的看法联系在一起：“我有些朋友骑轻便摩托车之类的。在他们眼里，自行车算不上酷。”Iman 在谈到儿子长大的过程时表示，骑行是一件你会长大而不再做的事：“以前他骑自行车。现在他坐公交。他现在是大人了（笑）。”Iman 表达的正是 Cox 与 Van De Walle 所说的一种关于出行方式的常识性等级排序，其中“在演化阶段之间向上升级”被假定为生命历程中“自然”的过程，也是获得地位的一种方式。因此，自行车可被视为一种你会随成长进入、又随成长退出的出行方式——是从童年通向其他更具成人意涵的出行形式的一块跳板。

（二）骑行的身体

在本节中，我们讨论受访者如何把骑行讲述为具身的——也就是说，他们骑行时的身体是什么感受，而这种感受又如何反过来削弱他们挪用（并认同）骑行的能力，即便他们既有车可用、也会骑车。在公共空间中骑行，包含着对性别化骑行身体在公共空间中行为举止的规训。对 Isla——一位在养老院做轮班工作的单亲母亲——而言，在公共空间骑行既带来减负也带来负重。骑行是减负，因为它提供了每日锻炼；骑行又是负重，因为在夜班结束后骑车回家很困难。下班骑车回家还伴随着对人身安全的恐惧，夜间尤甚：

是啊，那个时间路上没多少人走动。然后……然后你会碰上一些形迹可疑的人，所以那……我骑车下班回家时是害怕的。因为确实发生过，这边有个男人跟着我。……有时候真的很难应付。我通常骑得非常快，就是，

非常快。我甚至不看别人，我就是骑。我一般就这么应付。

她夜班结束时已经没有公交，而她既没有驾照也没有汽车。作为单亲母亲，她没有伴侣可以帮忙；在养老院长时间劳作之后，她还必须驱使自己本已疲惫的身体高速前行，才能感觉安全一些。人身安全作为女性骑行的障碍是研究中反复出现的主题，它既与可能遭遇性暴力有关，也与机动车交通带来的暴力有关。对人身安全的担忧构成 Isla 骑行体验的重要部分；她希望将来能买得起一辆电助力自行车。如果买得起更快的车，她就能更快到家、感觉更安全。骑电助力自行车时，你有多累就不那么要紧，因为“你还是能把别的自行车甩在后面”。

Ravensbergen 曾讨论过骑行作为“强烈的具身”，她指出呼吸或心跳这些平常的身体过程，会通过日常骑行所伴随的愉悦、疼痛与体液而被人所觉察。疲惫的骑行身体在受访者口中以多种方式出现，被用来解释他们为什么不骑车——即便他们既有车可用、也会骑车。例如，Sara 谈到日常骑行伴随着距离与地理位置、身体消耗以及工作疲惫所累加的负重。换了工作地点之后，Sara 觉得更长的距离让骑行变得过于吃力，她此前对骑行的正面体验也随之改变：

我在市里上班时一直骑车，后来我开始在那个区上班（离家大约 10 公里），我试过几次。你知道，实在太吃力了。是啊，到了单位以后你还得后出一个小时的汗。然后做了一整天饭已经彻底累垮了，还得再骑车回家，我就想，“不行，我受不了。”

对 Sara 来说，体力活动——再加上厨师这一体力消耗大的职业——并不像前面某些例子那样与精力提升或愉快体验相关联。恰恰相反，用力与不想要的身体分泌被感知为她骑行体验中累加的负重。Davidson 主张，有必要批判性地审视关于移动的身体的种种预设，以及新自由主义、性别与种族等级秩序的再生产。Davidson 主张把移动性理解为安置在具体情境的权力关系之中。就 Sara 与 Isla 的情况而言，这意味着要把她们挪用骑行的能力置于更广阔的情境中，并考虑那些使她们交叉性别化的移动身体处于暴露状态（Isla）、并被压上负重（Isla 与 Sara）的权力关系，因为这些关系影响着她们成为骑行者的能力。就 Sara 而言，尽管她偏好继续骑车，身体消耗还是变得过于沉重，以致无法坚持。人们只能猜测：如果她买得起一辆电助力自行车，是否能帮她克服上坡路段、长距离与逆风带来的挑战。

（三）具身的骑行身份

骑行的具身性还体现在，一些女性如何看待一般意义上的骑行者身份，以及她们自己在多大程度上可能认同这样的身份。例如，母亲 Jasmine 有一辆自行车，孩子偶尔骑车。尽管她接受促进骑行的话语中提出的许多实用理由，她仍然迟疑于把骑行认定为适合自己的事。在她看来，试图骑车通勤那么远既不方便也不现实：“我做不到。”对 Jasmine 而言，削弱她挪用骑行能力的不只是关于骑行的具身感受，还有她对“成为骑行者”“认同为骑行者”意味着什么的理解。Aldred 指出，骑行者身份可以有多种形态，包括身着竞赛装备的运动型骑行者，而骑行者们又会围绕“不希望显得过于在行”来协商这一位置。例如，Jasmine 把典型的骑行者说成某种特定类型的人：“那些热爱训练的人……那种不在乎出汗的人。”在这里，Jasmine 体现了 Aldred 所讨论的现象：骑行作为“运动”与骑行作为“日常活动”之间的边界正在模糊。对 Jasmine 来说，与作为“锻炼”的骑行相关联的、不想要的身体分泌，妨碍了她成为骑行者。对于像 Jasmine 的丈夫那样接受运动型骑行者形象的受访者而言，丢车之类的中断性事件则阻断了他继续骑行：“是啊，他算挺爱运动的，他去健身房。他以前也骑得挺远，为了改善呼吸，他想呼吸新鲜空气，他想戒烟。但车现在没了，所以他不骑车了，他开车。”（Jasmine）

关于骑行身份的讨论，需要与骑行被如何感知、或被认为应当如何进行联系起来：是为了实用、为了健康，还是为了长距离通勤上班。对一些受访者而言，骑行与“做瑞典人”（即“瑞典性”）的含义紧密相连。在所

研究社区之一的自行车学校里，一位参与者说“在瑞典，人人都骑车、都喝水”。这些感受可以与另一些受访者的说法结合来看：他们把骑行谈作省钱之举、健康的出行方式，或者“本该去做的事”。尽管丢过好几辆自行车、骑车时也不够自信，Xenia 仍然觉得在疫情期间、公共交通使用受到限制时，自己有骑车的义务：“不过也许我也该承担一点责任去骑车，而不是像别人那样坐公交。但我没有。”骑行被建构为相对于其他出行方式的一种道德选项，是她本应承担却未能履行的责任。她的回应反映出社会规范把骑行框定为疫情期间负责任的出行方式，与她所在社区中许多人的做法——坐公交——形成对照。这说明，挪用骑行意味着要协商骑行身份，而这种身份又与关于瑞典性、身体与道德能力，以及自己能否达到此类规范的认知交织在一起。

六、结论

本文分析了瑞典弱势社区家庭把骑行作为日常出行一部分的种种叙述。研究发现表明，尽管骑行基础设施可用、骑行也往往是受访者偏好的方式，它却很少成为实际使用的方式。对年龄较小的受访者来说，骑行更为常见，尤其因为骑行被视为上学的灵活方式，有时在没有公交可用时甚至是唯一选项。我们也揭示了骑行如何被感知为一件“你会随成长进入、又随成长退出”的事情，因而与关于长大成人的观念相连。此外，骑行的身体面向同样突出。总体而言，我们的分析呈现了这些家庭的时空义务及其日常生活组织方式，并提示了骑行为何可能不是实际使用的出行方式。

一个人能在多大程度上成功挪用骑行，受性别、年龄、族裔与情境差异的制约。促成骑行的动因包括获得独立出行能力、健康，以及社交与亲职方面的理由[7]。虽然在瑞典语境中骑行相对安全便利，但受访者中只有少数把自己认同为骑行者；多数人倾向于把骑行讲述为被身体、性别、年龄与动机方面的障碍所压重的事情。骑行在一定程度上被与“典型的瑞典做法”联系起来，而人们对骑行抱有的期待，受访者并不总能达到。一种常见看法是：具有特定背景和处于特定年龄的女性根本就不会骑车；受访女性也谈到自己骑车的朋友很少。这些负重叠加起来，导致骑行参与度有限。只有少数男性、更少的女性谈到骑行“适合我”。相反，他们的叙述大多反映出把骑行作为日常出行选择时的矛盾心态。

动移力框架及其对可获取性、能力与挪用等要素的强调，使骑行动移力方面的不平等清晰可见[5]，也帮助我们说明这些不平等为何可能发生。一项显著的负重是购车、维护以及在车丢失后重新购置所涉的费用；这些费用叠加起来，对所研究社区中的家庭构成了骑行的重大障碍。骑车的年轻人谈到充满乐趣的探索、社交相遇以及对骑行的认同，这些可被视为使他们得以挪用骑行的减负。然而，他们进入骑行系统的能力仍与若干阻碍因素相关，例如家长对孩子在社区中安全的担忧以及各项费用。此外，关于“骑行适合谁”的文化观念是另一重负重，对年龄较小的受访者尤其如此，因为他们要协商骑行可能“不酷”、不成熟的意涵。

我们所识别的偏好方式与实际使用方式之间的落差，意味着弱势社区中存在尚未释放的骑行潜力，可用于提升骑行量并使骑行更具包容性。因此，当前促进骑行的政策需要更多关注更广义的社会公正视角，以支持全体居民骑行。Hamidi 主张需要“动移力公正”，需要承认“出行相关需求上的差异、出行相关机会与资源的公平分配，以及使个体有能力挪用并把握出行机会”[4]。我们的研究表明，需要让骑行与日常照护及工作责任相互支撑。骑行推广与政策应当建立在具体机会之上：让人们能获得自行车、学习新技能，并跨越身体与规范层面的障碍。既然骑行被感知为“典型的瑞典做法”，那么受年龄、性别与身体相关促成因素及制约因素所条件化的骑行规范就必须被正面回应。一方面，若要在骑行潜力上实现持久的行为改变，此类努力需要与弱势地区社会可持续性的强化相结合；另一方面，正如 Schwanen 与 Nixon 所论，骑行与其他形式的主动出行也可能对福祉产生正面影响，并有助于强化弱势地区的社会可持续性。这些条件突出表明，在涉及骑行的可持续发展努

力中纳入社会公正视角至关重要。

参考文献

- [1] van der Meulen J, Mukhtar-Landgren D. Deconstructing accessibility – discursive barriers for increased cycling in Sweden. *Mobilities*, 2021, 16(4): 493-508.
- [2] Lam T. Towards an intersectional perspective in cycling. *Active Travel Studies*, 2022, 1(1): 1-11.
- [3] van der Kloof A. Lessons learned through training immigrant women in the Netherlands to cycle//Cox P. *Cycling cultures*. Chester: University of Chester Press, 2015: 78-105.
- [4] 刘锴, 周雪, 王江波, 等. 城市慢行交通出行者特性研究——基于Logistic模型的分析. *交通运输研究*, 2015(6): 26-32.
- [5] Aldred R, Woodcock J, Goodman A. Does more cycling mean more diversity in cycling? *Transport Reviews*, 2016, 36(1): 28-44.
- [6] 张宇. 包容性出行环境建设的思考. 新技术在改善绿色交通出行环境方面的关键作用. 2025.
- [7] 佟新, 王雅静. 城市居民出行方式的性别比较研究. *山西师大学报(社会科学版)*, 2018(5): 64-69.
- [8] 王倩文. 街道建成环境对骑行行为的影响研究: 基于性别差异和感知视角的分析. 南京林业大学, 2024.