

有一公里多，这一路走走，就当锻炼身体了。”

汤先生刚工作时，曾经在徐汇区大木桥路附近住过，那时他的工作单位在东湖路。上下班骑自行车，从家到单位，大约半小时。

早在1970年代即有“自行车王国”之称的中国，1980年代末的自行车保有量达到了5亿辆。1993年，中国城市自行车平均保有量达到顶峰，每百户家庭拥有自行车197辆。

“那时候，上下班高峰，马路上，非机动车道都是自行车。骑到车多的地方，就像进入了自行车的海洋一样。”汤先生说，“我是这么想的：当年骑自行车上下班的朋友，现在许多人都有实力改换成四个轮子的车上下班。这机动车道哪能会不堵？所以说，我对上下班高峰堵车现象，还是理解的。我现在不开车，改坐地铁通勤，也相当于给城市马路减负。”

1990年代，随着上海内环线内的工厂外迁，骑自行车单程需要一小时以上的不乏其人。1990年代中期，有人每天骑车从大杨浦赶到北新泾上班，两三年下来，导致磨损了近十条裤子！从1970年代开始，摄影师王文澜就开始拍摄自行车题材。1990年代中前期，是王文澜创作量的高峰。“当时我想，自行车可能会越来越多，够我拍很多年了。可没想到自行车从那时起竟然越拍越少，以至于外国的摄制组看了我拍摄的自行车照片，问在哪儿还能拍到自行车流的镜头？我说再也看不到了。”王文澜如是说。

从1990年代中期开始，助动车大规模进入城市。街头最初的助动车，采用简陋的两冲程汽油发动机，有些车型在启动引擎时，需要拉动后轮附近的一根长拉杆。即使廿多年过去了，许多上海老爷叔级别人士，早已拥有私家车的车主，仍能回忆起自己人生的第一辆带动力的车。当年的车主如此感喟：拉杆一拉，马达启动，一阵青烟，车子还不一定跑起来，还得继续手动拉。简直就是“拖拉机”。

如今上海，早已淘汰燃油、燃气助动车，目前街头的助动车，学名叫“两轮电动自行车”。这一两年，包括上海在内的全国各大都市，“共享单车”一度风行，成为了绿色出行的标识之一，其中不乏电动自行车。改革开放之前，街头的自行车有“二八杠”的男车，有“二六”的女车等等，骑车的人无论男女大多穿着“蓝制服”，看起来很难分辨。而

如今，衣着靓丽多姿的都市人，反倒是骑起了看起来规格、制式、颜色一模一样的自行车。达到了另一种形式的色彩统一。有媒体评论称，如今的“自行车新王国”，更接近绿色、健康的骑行文化本质。

没有夕阳产业

1995年10月，当一台当时最新的东风-11型内燃机车牵引13节车厢从沪宁铁路呼啸而过时，沪宁高速公路还没有全线通车。在此之前，1988年，上海市区到嘉定的沪嘉高速公路通车，结束了中国大陆没有高速公路的历史。自此之后，不乏这样的看法——铁路在欧美许多发达国家都成了夕阳产业，中国想要迅速发展，高速公路才是发展方向。

那时候，即使是中国铁路的主干线，沪宁铁路的大部分列车时速不会超过80公里。而沪宁高速公路的设计车速是每小时120公里。显而易见，以沪宁高速公路通车时的公路、铁路速度来比较，公路胜出一筹。1996年9月，沪宁高速公路通车后，上海、江苏陆上客运公司投入亿元巨资，购买了上百辆大中型豪华客车，每隔20分钟发车一趟，向铁路部门发起竞争冲击波。乘客对此喜闻乐见——毕竟原本坐火车需要七八个小时才能从上海到南京，而坐大巴只需三个小时。当时参与到市场竞争中的，甚至还有航空公司——沪宁之间航班都曾一增再增。

如今，沪宁高速公路上，早已不见1990年代末那么多的大巴客车。但沪宁高速公路的车流量比那时候可大多了。尽管2006年完成了没有中断交通情况下的扩建通车，沪宁高速公路目前仍无法满足有车一族的出行需求，节假日期间经常会拥堵。好在诸如苏锡常南部高速公路等工程已经在加紧建设，未来可以分散车流。

而反观铁路部门，既有线经历了6次大提速，全国客车平均时速由1993年初的48.1公里，提高到2007年时能开行时速200公里以上动车组52对。而这还仅仅是中国铁路迈向高速化的一个前奏。随着中国高铁网从无到有，并成为世界最大高铁网——截至2017年底路网规模达2.5万公里，中

由于中国高铁提供了高速便捷的出行模式，使得改革开放后，春运变得不再那么难以应对。