



*Fietser in Chinese stad worstelt om plek te behouden*  
A. Chevalier

# Summary

Rapid economic growth coupled with vigorous politics of transport development results in constant and rapid morphological changes to the modern Chinese city, where urban forms spread ever farther and higher. Caught in this whirlwind of changes, urban life has to adapt by accelerating, sprawling, liquefying as society turns into a network of material and virtual flows. In line with this evolution, the Chinese city has become the archetype of these frantic structural and sociological changes.

As a result, the supreme reign of cyclists in the “kingdom of bicycles” has slowly faded away and despite still being well represented in the city, cyclists struggle to keep their place in the whirlpool of versatile Chinese mobility. Therefore, the goal of this thesis (*Bikeable Cities of Tomorrow: A Chinese Perspective on the Built and the Perceived Environments*) is to investigate cycling as a practice and cyclists as a figure by repositioning them within the urban and social landscape of today’s Chinese cities and to provide solid bases for the implementation of tailored multi-level pro-cycling policies and design interventions. This two-fold objective widens the study to an exploration of the city itself, and while it cannot offer a deep understanding of the entire phenomenon of urban mobility, it provides a solid basis for an improved global understanding of the issues encountered with urban cycling.

Benefiting from this overview, the research provides empirical observations within a comprehensive theoretical framework as it focuses on specific problems such as public bicycle acceptance, road safety and child transportation on bicycles. In particular, we identify specific features of the built and the perceived environments that play a key role in the popular imagery of bikeability, opening the way to more *sustainable*, *liveable* and culturally richer Chinese cities. In fact, these perceptions, progressively integrated in up-to-date transportation research increasingly emphasise the importance of such factors in travel behaviour changes. However, despite a growing interest in the effect of the perceived environment and the sociocultural preconditions, their impact on cycling behaviour is still widely under-investigated.

Therefore, in chapter 2, we first evaluate the actual state of the system, looking at the way cities are constructed towards the image of modernity. In fact mobility, acting as a reshaping force of the urban fabric was identified as the core element in today’s cities mutations. Supported by a substantial amount of cycling infrastructure and fast-spreading shared-bike systems, most Chinese cities display favourable sociocultural preconditions for a revi-

talization of urban cycling. However, our research underscores the urgency to reassess the cycling environment and develop new measurement tools, so as to prevent some major assets from mutating into hindrances to an increase of the bicycle modal share. Moreover, effective strategies need to be based on reliable forecasts and built towards realistic goals.

To this end, in chapter 3 we assess the up-to-date performance management techniques in the Chinese context and evaluate the bikeability level of Shanghai through the application of the performance indicators currently available. This approach allows us to develop new directions for the development of an effective bikeability index applicable to Eastern cities.

In order to provide efficient long-term solutions, beside being based on a comprehensive set of measures, this evaluation should answer objectives that aim to meet the demand and aspirations not only of those already cycling, but also of those discouraged by the surrounding environment. Above all, these goals must comply with the concept of a bikeable city as defined by its citizens.

Therefore, in chapter 4, we investigated the population's actual feelings towards the current urban cycling experience and how it relates to their vision of a bikeable city. As a result, the Chinese population's desire to increase bicycle practice appeared as a powerful trigger for the future development of urban cycling. The redefinition of bikeability in this context also made it clear that infrastructural development and the fast-spreading shared-bike systems are not solving most of the issues perceived at individual level.

As such, in chapter 5, we consider the effect of those factors on the overall bicycle acceptance while also relating them to social-related views in urban cycling. Our results expose three major components affecting the bicycle acceptance: the quality of the physical cycling environment, the commonly accepted views on cycling, and the perception of shared-bike users. In fact, the built environment was found to play a great role in limiting deviant cycling behaviours which appear as detrimental to the image of cyclists in general.

This study also pointed out potential negative effects of the built environment and shared-bike systems on the regular private-bicycle practice. Therefore, in chapter 6, we decided to explore the perceptions when transporting a child on bicycle, since it is a widespread form of utilitarian cycling in China that still requires ownership of private vehicles specifically equipped for that purpose. Moreover, throughout our different previous investigations, safety perception appeared as a strong incentive in cycling behaviour. We thus evaluated the effect of the cycling environment on the level of perceived danger. This analysis isolated three forms of factors: the built environment, the atmo-

---

spheric environment and the environmental hostilities (conjectural and recurrent situations perceived as highly dangerous for cyclists). In fact, the study reveals the ability of the built environment to mitigate the negative impact of the atmospheric environment (namely bad weather and atmospheric pollution). Regarding the hostilities in the cycling environment, we found no evidence that the density in motorised traffic could increase the perceived danger. However, its speed and encroachment on the bicycle lanes clearly affect the safety perception when transporting children on bicycles.

In fact, through our various case studies, we identified the built environment as a key element able to minimize the downsides of the existing cycling environment while also optimising its advantages. Building on those conclusions, our last empirical study presented in chapter 7 applied some of the directions provided through our various analyses. By developing practical design solutions we demonstrated how simple adjustments in the built environment can drastically improve overall bikeability.

In the final chapter (Chapter 8) we summarise the key contributions of our research. In the end the holistic character of our approach and the novel directions explored in this thesis provide a deeper understanding of the elements essential to the consolidation of the currently high bicycle modal share. Furthermore our acute comprehension of the problem stresses the potential of the bicycle to become a catalyst for greener, more vibrant and culturally richer Chinese cities. In Shanghai, often viewed as the most modern Chinese city, more than one in two persons still own a bicycle and most of them consider cycling as a convenient or enjoyable way of transportation. Therefore, these directions are of great significance, since our findings highlight that a potential drastic improvement of the cycling conditions could only require minor changes of the existing built environment. As a result we conclude that the image of a bikeable city in China, far from opposed to contemporary urban development, can progressively merge with the notion of a modern city as envisioned by the population, at the cost of very little changes but with a tremendous gain for all.

## **Samenvatting**

Snelle economische groei zorgt samen met ingrijpende mobiliteitspolitiek voor snelle morfologische veranderingen in de modern Chinese stad, waar stedelijke ontwikkeling zich steeds verder en hoger verspreidt. Gevangen door deze wervelwind aan veranderingen, moet het stedelijke leven zich aanpassen door te versnellen, te verspreiden en vloeibaar te worden. De maatschappij veran-

dert zo in een netwerk van fysieke en virtuele stromen. In het licht van deze evolutie, is de Chinese stad het archetype geworden van zulke razendsnelle structurele en sociologische veranderingen.

Eén van de gevolgen hiervan, is dat de dominante positie van fietsers in ‘the Kingdom of Bicycles’ langzaam is vervaagd. Ondanks dat de fietser nog steeds nadrukkelijk aanwezig is in de stad, worstelen ze om hun plaats te behouden in het snel veranderende Chinese mobiliteitsbeeld. Het doel van deze thesis (*Bikeable Cities of Tomorrow: A Chinese Perspective on the Built and Perceived Environment*) is om de praktijk van het fietsen en de fietser als figuur te herpositioneren in het stedelijke en sociale landschap van de hedendaagse Chinese stad en om een basis te vormen voor de implementatie van toegesneden multi-level fietsbeleid en -ontwerp. Dit dubbele doel zorgt ervoor dat het onderzoek zich verbreedt tot een verkenning van de stad zelf, en zich verdiept in dit specifieke mobiliteitsvraagstuk in relatie tot globale uitdagingen voor fietsen als stedelijke mobiliteit.

Het onderzoek profiteert van dit bredere perspectief doordat het zich richt op specifieke uitdagingen –zoals acceptatie van deelfietsen, verkeersveiligheid en vervoeren van kinderen op fietsen– als empirische observaties binnen een meer omvattend theoretisch kader. Specifiek identificeer ik eigenschappen van de gebouwde- en waargenomen omgeving die een sleutelrol spelen in de publieke perceptie van “bikeability”, en die richting kunnen geven aan duurzamere, meer leefbare en cultureel rijkere Chinese steden. Recent state-of-the-art mobiliteitsonderzoek laat ook zien dat zulke publieke percepties een belangrijke rol spelen in gedragsverandering in mobiliteitskeuzes. Ondanks een toegenomen aandacht voor het effect van de waargenomen omgeving en socio-culturele condities, is hun impact op fietsgedrag nog weinig onderzocht.

Hoofdstuk 2 bespreekt eerst de huidige staat van het mobiliteitssysteem, specifiek kijkend naar de manier waarop steden het beeld van “modernity” hebben vertaald. Mobiliteit, als vormende kracht van “urban fabrics”, is zelfs een drijvende factor in veranderingen in hedendaagse Chinese steden. Ondersteund door een substantiële hoeveelheid fietsinfrastructuur en snel verspreidende deelfietssystemen hebben veel Chinese steden een goede uitgangspositie of fietsen nieuw leven in te blazen. Mijn onderzoek onderschrijft ook de urgentie om fietsomgevingen beter te begrijpen en nieuwe meetinstrumenten daarvoor te ontwikkelen, om te voorkomen dat onderdelen van het fietssysteem op termijn niet juist een barrière gaan vormen voor verdere groei van het fietsen. Effectieve strategieën hiervoor moeten tevens gebaseerd worden op betrouwbare voorspelling en realistische doelen.

---

Daarop voortbouwend past hoofdstuk 3 state-of-the-art meetinstrumenten voor fietsprestatie toe in de Chinese context om de 'bikeability' van Shanghai te evalueren. Door hier kritisch op te reflecteren, stel ik aanpassingen voor om dit soort meetinstrumenten beter toepasbaar te maken op steden in Zuidoost Azië. Naast het bieden van een omvattende set indicatoren, moeten dit soort instrumenten ook de verlangens en wensen van degene meenemen, die worden ontmoedigd door de huidige fietsomgeving. Een meetinstrument moet bovenal 'bikeability' meten zoals het wordt gedefinieerd door de burgers zelfs.

Hoofdstuk 4 onderzoekt de percepties en gevoelens die Chinese stedelingen hebben over de huidige fietservaring en hoe dit zich verhoudt tot hun visie van een fietsbare stad. De wens van hen om meer te kunnen fietsen die hieruit komt is een krachtig signaal voor de toekomstige ontwikkeling van het stedelijk fietsen. De herdefinitie van 'bikeability' in deze context maakte ook duidelijk dat de huidige ontwikkeling van fietsinfrastructuur en de snel verspreidende deelfietsssystemen niet bijdragen aan de meeste problemen die worden waargenomen op individueel niveau.

Hoofdstuk 5 bespreekt het effect van deze factoren op algemene fietsacceptatie gerelateerd aan sociaal gerelateerde visies op stedelijk fietsen. De resultaten laten drie belangrijke componenten hiervan zien: de kwaliteit van de fysieke fietsomgeving, de algemene opinie over fietsen en de perceptie van deelfiets gebruikers. De gebouwde omgeving bleek een belangrijke rol te spelen in het tegen gaan van illegale fietsgedrag, dat een nadelig effect heeft op fietsers in het algemeen.

Dit onderzoek laat ook potentieel negatieve effecten zien van de fysieke omgeving en deelfietsssystemen op regulieren privé-fietspraktijken. In hoofdstuk 6 verken ik daarom de percepties rondom het vervoeren van kinderen op de fiets, een wijdverbreide praktijk van fietsen in China waarvoor nog steeds een eigen fiets nodig is die specifiek voor dit doel is uitgerust. Door de verschillende studies heen bleek ook de perceptie van veiligheid een belangrijke rol te spelen in fietsgedrag. Daarom keek ik ook specifiek naar het effect van de fietsomgeving op de perceptie van gevaar. De analyse laat drie soorten factoren zien: de fysieke omgeving, de atmosferische omgeving en negatieve omgevingsprikkels. Het onderzoek laat tevens zien hoe de fysieke omgeving juist negatieve effecten van de atmosferische omgeving kan tegengaan (zoals slecht weer of luchtvervuiling). Wat betreft negatieve omgevingsprikkels, is er geen bewijs van een positieve relatie tussen de dichtheid van het autoverkeer en de perceptie van gevaar. Snelheid van het autoverkeer en indringing op fietspaden hadden daarentegen wel een duidelijk effect op veiligheidsperceptie

bij vervoeren van kinderen op de fiets.

De verschillende onderzoeken laten zien dat vooral de fysieke omgeving een cruciale rol speelt in zowel het minimaliseren van negatieve elementen van de huidige fietsomgeving als in het optimaliseren van de huidige voordelen. Het laatste onderzoek in hoofdstuk 7 past een aantal richtingen die uit de verschillende analyses zijn gekomen toe. Door middel van praktische ontwerp oplossingen demonstreer ik hoe simpele aanpassingen in de fysieke omgeving de 'bikeability' drastisch kunnen verbeteren.

Het slothoofdstuk vat de bijdrages van de onderzoekstappen samen. De holistische benadering van mijn onderzoek en de vernieuwende richtingen die deze thesis heeft verkent geven een dieper begrip van de essentiële elementen die nodig zijn om het huidige hoge aandeel van de fiets vast te houden. Dit begrip bevestigt tevens het potentieel van de fiets om een katalysator te worden voor groenere, levendigere, en cultureel-rijkere Chinese steden. In Shanghai, vaak gezien als één van de meest moderne Chinese steden, bezit nog steeds meer dan 1 op de 2 inwoners een eigen fiets. De meeste inwoners zien fietsen ook als een handig en plezierig vervoersmiddel. De inzichten uit mijn onderzoek zijn significant, omdat ze laten zien hoe kleine veranderingen in de fysieke omgeving grote verbeteringen voor de omstandigheden van fietsers kunnen betekenen. Daaruit kunnen we concluderen dat het beeld van een fietsbare, Chinese stad niet in strijd is met de hedendaagse stedelijke ontwikkeling, maar juist samenvalt met het beeld van een moderne stad zoals haar inwoners die voor zich ziet. Met relatief kleine ingrepen kan zo een aanzienlijke maatschappelijke winst worden geboekt.

### 摘要

经济的飞速增长和巨额公共投入支撑下的国际国内交通运输发展方面强有力的政策,使得中国城市持续快速地改变着形态。城市形状每天都在变得更远更高。随着城市形状的快速变化,城市生活的节奏在加速,蔓延,并随社会日益发展成为物质和虚拟流动的网络而日益增强其流动性。在高速经济发展的支持下,中国城市成为这种快速的社会学变化和结构变化的典型。

大多数人骑车的“自行车王国”的时代一去不复返了,尽管依然到处可见骑车的人,但自行车在中国变化迅速、形式多样的流动性的漩涡之中很难找到自己的位置。全球重新出现的骑行兴趣与最近出现的没有固定停放地点的共享单车,毫无疑问提高了自行车在中国城市的使用和可见度。然而,这些现象/事实在多大程度上能够影响骑车行为,对自行车运具比例、摩托化比例和主动交通有何长远影响,依然是非常严肃的重大问题。中国环境的复杂性凸显了未来规划城市骑行的困难。事实上,中国已经到了自行车运具比例能够从一个极端转向另外一个极端的地步。

---

因此，本研究的目的是调查快节奏环境下的骑车行为和骑车者，将其在今天中国城市的都市和社会景观中进行定位，从而为有针对性的多层次的有利于骑行的政策和设计干预措施的实施提供有力的依据。本研究对在建设一个宜骑城市中起关键作用的建设环境和感受环境的具体特征进行确认分析，从而为“可持续”和“宜居”城市的建设做出贡献。这一双重目的将本研究扩展至对城市本身的探索，深刻了解这一城市现象，尤其是城市骑行中的问题。对目前依然数量很大但已经开始出现颓势的单车使用情况，本研究提出相应的可行方案。这些解决方案可用于任何单车使用已经发展到一定程度、需要将其作为城市交通核心要素的地位确立下来的其他环境。在此基础上，本研究将关注具体问题，诸如公共自行车接受度和自行车接送小孩等，试图从整体的角度提出实操性的评价。

事实上，以上海为个案的研究提出的关于中国现代城市的解决方案，对理解骑行基础设施建设提供有价值的思考。本研究的结果对于预测一个自行车使用比例很高的环境相关的需求至关重要，而各国政府都日益专注于提高自行车的使用。因此在建设未来的宜骑城市而实施的设计和措施方面，中国城市可以作为实验样板。

事实上，社会经济因素经常被确定为解释建设环境和交通行为之间相关性的控制变量，一些研究认为，个体因素对交通方式选择的影响与建设环境的影响同等重要。作为个体因素的感受应该得到关注和充分理解，否则就会忽视影响交通行为的一些重要因素。更为重要的是，中国城市流动性在过去 20 到 30 年间的巨大变化很可能已经改变了人们整体的骑行感受和对自行车的态度。这些社会和个人层面的骑行感受的变化，尤其是那些与道路安全和公共自行车接受度相关的感受变化，都是一个重要的有待解决的问题。所有这些紧迫的问题都未得到解答，从而凸显出调查市民对自行车的态度和骑行时的愿望的紧迫性。事实上，这些感受日益成为最新交通研究的内容，在这些研究中，交通行为变化中此类因素的重要性被日益强调。尽管人们对感受环境和社会文化条件的影响越来越重视，但它们对骑行的影响仍未得到充分的研究。

因此，本论文对社会条件及其对个人感受的影响进行大范围的研究，以确立影响骑行行为的社会学因素（第 2 章）。在经济快速发展的背景下，自行车与汽车直接竞争，自行车往往给人以技术落后的形象，而汽车则表现为工业化和城市发展的象征。尽管驾车出行完美地体现了中国流动性的加速度，但城市地区仍有一半的出行使用软性流动，即不行或骑车。因此，从逻辑上讲，“可持续发展”和“宜居城市”必须聚焦居民，理解其作为个体和社区的愿望。事实上，地区文化和个人观点是中国现代城市发展的主要潜在力量，能够抵消汽车使用给城市形态和人口带来的碎片化影响。

多层面的研究和调查，需要结合多学科的概念和方法，从而产生一个新的跨学科的研究路径。因此，本研究参考了来自其他研究领域的研究和相关信息，采取跨学科研究方法，结合了来自历史、地理、社会学、医学、人类学、伦理学、政策、建筑和城市规划等不同学科的研究途径和方法。本论文的目的是得出能够比较容易地转化为城市设计、政策和实践的研究结论。为了实现这一目的，本研究先宏



观关注城市现象，然后逐渐细化至城市骑行中具体问题。通过这种方式，本研究试图加强我们对骑车行为，不仅作为城市流动性的现象，而且作为城市整体的现象的理解。

由于大量骑行基础建设和快速普及的共享单车系统，大多数中国城市具有复兴城市骑行的有利的社会文化前提。然而，我们的研究表明，我们需要尽快重新评估骑行环境、开发新的测量工具，以避免一些重要资产退变为阻碍自行车运具比例上升的因素。同时，有效的政策需要建立在可靠的预测和现实的目标的基础之上。为了实现这一目标，我们首先评估了这一体系的真实状态，考察了城市建设如何实现现代性形象。事实上，流动性作为城市结构的塑造力量，被认为是当今城市变化的核心因素。然而从个人层面而言，城市形式会导致个人行为 and 交通模式选择的巨大变化。城市变化通常由提高生活品质的追求所导致，然而特定的生活方式却因为城市形状的变化而被破坏，这是一个极为复杂的问题。自行车经常与中国人的生活方式相联系，在城市形态和流动性变化的讨论中占据核心地位。因此，我们需要重新设定中国交通规划目标，以便能够将骑行更好地纳入当前流动性和生活方式的改变，以适应对宜居性和可持续性的追求。

因此，在本论文的第 3 章中，我们将评估中国环境下最新的绩效管理技术，并通过应用现有的绩效指标对上海的宜骑性水平进行评估。这种研究方法能够让我们为适用于东部城市的有效的宜骑性指数提出新的方向。为了定义相关目标和测量达成这些目标方面的成就，我们首先检测了宜骑性的现行测量工具的可行性。在此评估基础上，我们提出新的测量方式，来衡量中国体系的独特性。规划目标的时候，我们强调人们观念的重要性。因此，基于全面的测量手段，为了提供有效的长期解决方案，目标不仅应该满足那些已经在骑行的人的要求和期望，而且也能满足那些因为周围环境而不愿意骑车的人的要求和愿望。至关重要的是，这些目标必须与城市公民所定义的宜骑城市的概念相符合。

因此，在第 4 章，我们调查了人们对当前的真实的骑行体验的真实感受，并将这种感受与他们对宜骑城市的理解联系起来。调查结果发现，中国人希望能够有更多的骑行实践，这就为我们提供了强大的理由，来发展未来的城市骑行。在这一背景下提出的宜骑性表明，基础建设的发展和快速扩展的无固定停放点的共享单车并不能解决大部分个体层面所发现的问题。

我们对自行车接受度的分析（第 5 章）表明，外部环境对个体的骑行体验有重要影响。这一结果让我们将这些因素与被人们普遍的关于城市骑行的观点联系起来，同时也考察这些因素对整体的自行车接受度的影响。研究表明，有三个主要因素影响自行车接受度：建设环境的质量、对骑行的社会看法、无固定停车位置的共享单车使用者。事实上，建设环境在限制各种异常骑车行为方面发挥重要作用，这些不正常的骑车行为对整体的骑车人形象具有极大的破坏性。

对骑行的社会感受与自行车接受度成正相关。社会普遍观点与自行车接受度也成正相关，这些感受和观点能够使得骑车人成为道路的合法使用者。然而，共享单车体系的影响则是双方面的。一方面，共享单车让城市骑车更加方便，提高了

---

骑行的可见度。另一方面，因为人们对共享单车使用者及其停放普遍抱有负面评价，因此对所有的骑行形式都产生负面影响。

研究显示，建设环境和共享单车对人们平常的私人自行车使用会产生潜在的负面影响。用自行车接送小孩在中国是一种非常普遍的实用骑行方式，这种方式依然要求私人拥有专门安装了小孩座位的自行车。因此，在第6章，我们决定研究用自行车接送小孩时的感受，因为在中国，这是一种普遍的自行车实用形式，其仍需有专门设备的私人自行车。

我们因此评估了骑行环境对危险感受等级的影响。分析分离出三种因素：建设环境、空气环境和交通危险。事实上，研究表明建设环境具有能够减轻空气环境（即坏天气和空气污染）的消极影响的能力。对骑行环境中的交通危险进行研究，我们发现，没有证据表明机动车辆的密度能够增加骑车人的危险感受。但机动车辆的速度和侵占自行车道的行为明显影响接送小孩的骑车人的安全感受。从更加实操层面来说，我们的研究表明，规划更加安全的骑行道路是比较容易实现的，因为从学校接送小孩的距离往往不远，而且各种主要安全问题大都集中在学校附近。

事实上，通过案例研究，我们认为建筑环境是一个关键因素，可以将当前的骑行环境的不利因素最小化，同时将其优势最大化。比如，在自行车接受度方面，城市形态能够通过正确地规划骑车道路、限制其不当行为，从而将骑行人的负面感受最小化。同样，我们对道路安全感受的研究表明其与建设环境具有相关性：感受到的危险与骑行环境的具体特征，如道路宽度和绿化水平等有关。

因为共享单车的出现，让骑行明显增加，因此定义有利于骑行的有效政策变得非常紧迫。事实上，我们的研究的确证实了这种紧迫性，因为它发现中国骑行环境中现有的一些主要优点，很容易在将来变成骑行的障碍。本研究同时在宏观和微观层面展开，揭示出中国环境下的社会学的和物理的先决条件从全球来说是有利于城市骑行的。事实上，提高骑行条件主要要求对现有的建设环境进行细微的调整。同样，有利于骑行的政策也比较容易实施，因为对极力想增加骑车实践的中国人来说，将会非常欢迎这样的政策。

然而，规划方面的决定需要建立在对骑行相关的要求、需要和感受进行可靠的评估之上。政策和项目必须针对合适的目标，也就是说所有相关目标，包括已经确立用来解决中国环境下的具体问题的目标。对这些干预措施的绩效进行评估，需要通过适合这一背景的综合测量手段。在这方面，本研究提出了清晰的建议，可以用来在交通政策和行为管理两方面建立有效的策略。

上海通常被认为中国最现代化的城市，在上海，二分之一以上的人仍然拥有自行车，大部分人都认为骑行是一个比较方便或享受的或既方便又享受的交通方式。研究结论具有重要意义，因为只需要对现有的建设环境做出细微的改变，就能够导致骑行条件和骑行感受的巨大提高。我们的研究结果显示，在全球范围内，社会文化因素和物质环境因素对宜骑性水平具有巨大的影响，中国人的情况证明了这一点。此外，因为感受影响行为变化，我们使用的综合性方法为预测城市骑行

未来的需求和行为变化提供了富有洞见的信息。

最后，我们研究中的整体性的研究方法和新颖的研究方向，能够让我们更加深刻地理解巩固当前高自行车运具比例的关键因素。此外，我们对这个问题的深刻理解，提出在建设更加绿色、更有活力、更有文化特色的中国城市过程中，自行车具有巨大的促进潜力。据此我们得出结论，中国宜骑城市的形象，与当代发展并不相悖，而是可以与人们想象中的现代城市概念相融合，代价很小，收获巨大。