

# 88 MILLION

## TRIPS SINCE 2010

Bike Share in the US 2010-2016

Source: NACTO

### 自由自在 | 公共自行车如何改变美国城市

**导读：**公共自行车作为当今美国的一种新兴的交通方式，正在飞速的发展。但我们不禁发问：公共自行车出行对我们的出行产生了多少影响？小城市和大城市公共自行车系统的发展情况有什么不同吗？我们需要做什么才能够使公共自行车系统更好的服务我们的城市呢？带着这些问题，就让我们一起来看 Alissa Walker 的这篇大作吧。

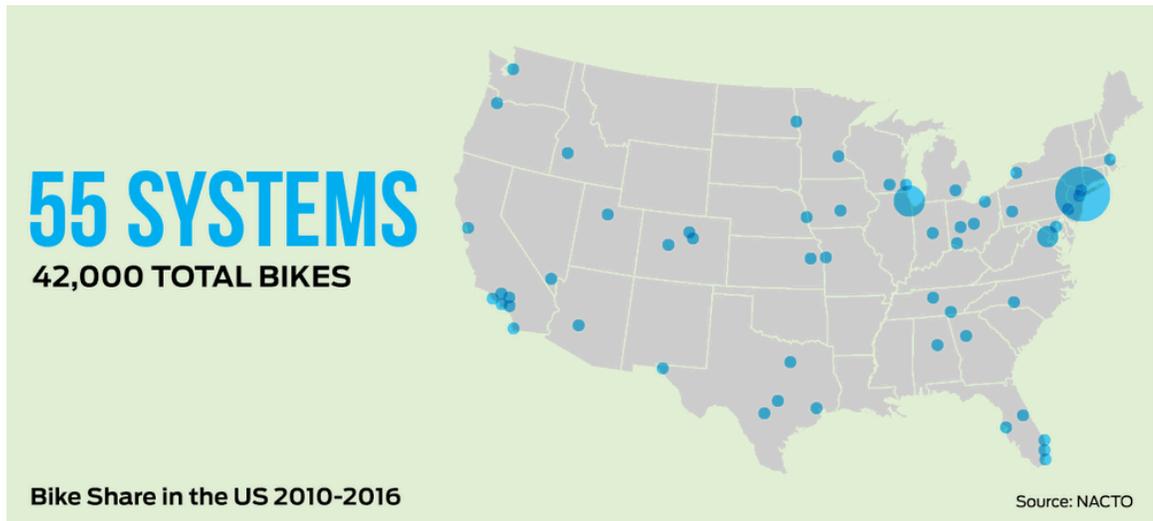


图一、Nice Ride 在 Minneapolis 逐步推广图：Nice Ride

十年之前，公共自行车在美国还是个新奇的事物，全美所有的公共自行车加起来也不过几千辆。但如今，美国共有 55 个大小不同的城市拥有自己的公共自行车系统，自行车

数量加起来已经超过 42000 辆。而与此同时的十年时间里，美国城市的交通拥堵和车辆行驶里程增长的速度同样超过了之前任意 10 年周期。所以我们不禁发问，公共自行车真的改变了美国人民的出行了吗？影响的程度又到底是多少呢？

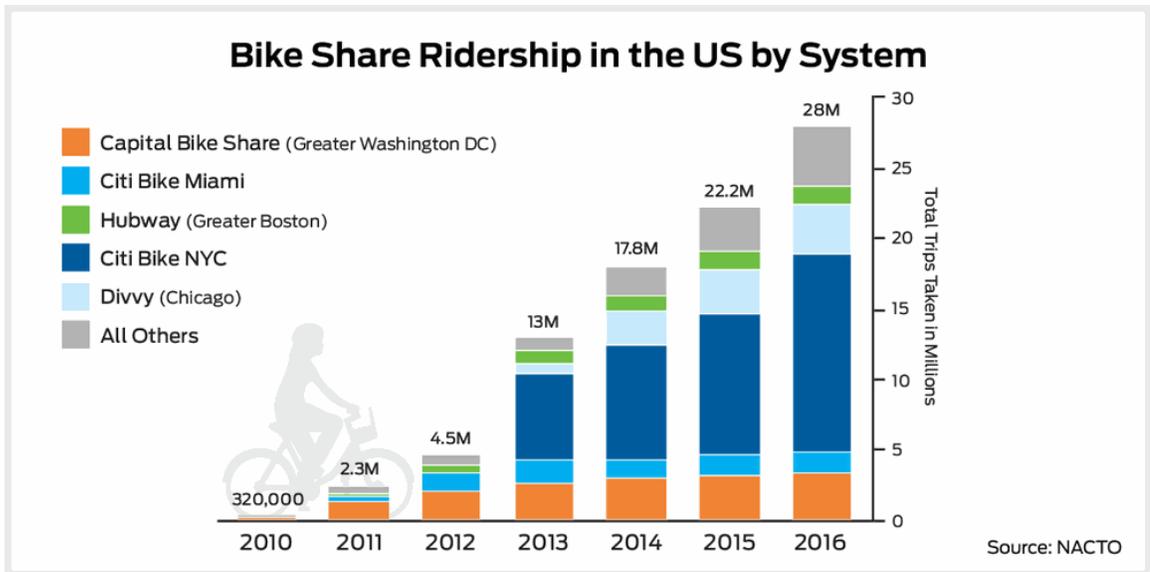
美国国家城市交通官员协会（NACTO）汇编了当今最为全面的公共自行车研究，它主要关注投放的自行车数量，自行车出行次数以及自行车系统数量。事实证明了一件事：美国的公共自行车文化正在以一个惊人的速度发展。



图二、美国 55 个公共自行车系统的分布图：NACTO

不仅仅是公共自行车系统的数量有所增加，公共自行车出行次数也产生了急剧的增长。与 5 年之前相比，美国公共自行车出行次数已经从 230 万次增长到超过 2800 万次。

85%的公共自行车出行由以下 5 大城市公共自行车系统产生：纽约的 Citi Bike，华盛顿的 Capital Bikeshare，迈阿密的 Citi Bike，芝加哥的 Divvy 和波士顿的 Hubway。在这其中，纽约的 Citi Bike 年出行增长量占据了全美自行车出行年增长量的很大一部分。尽管美国自行车出行量远远落后于中国，但是美国的 2800 万的出行量已经足够让公共自行车出行成为美国城市的一种全新的交通方式。



图三、按系统划分的美国自行车系统出行量图：NACTO

虽然公共自行车出行量的急速增长使我们印象深刻，但是这也带来了更多的问题：公共自行车系统的设立真的有助于减少使用小汽车，降低了小汽车的负面影响了吗？

答案似乎应该是：不一定，这取决于公共自行车系统所在的城市。

纽约大学的 Rudin Center 在最近的研究中指出：在纽约，绝大多数情况下人们使用 Citi Bike 的目的是为了减少通勤时间，大多数自行车出行时间低于 10 分钟，并且使用次数最多的公共自行车站点往往分布在公共交通枢纽周边。正如研究中提到，对于“走路太远，坐地铁太近”的出行距离，Citi Bike 是绝佳的出行方式。因此 Citi Bike 的广泛使用一定程度上解释了去年地铁使用量减少的原因。

对于大城市来说，把公共自行车作为轨道交通的替代品是再正常不过的事。公共自行车系统往往有着极高密度的站点分布，因而强化了健康的公交换乘网络的功能。在 2014 年，一项关注华盛顿市公共自行车使用习惯的研究指出：自行车出行是最有可能取代地铁或者公交车出行的交通方式，尤其是在天气条件良好的情况下。但是该研究也认为自行车出行可能不会取代小汽车的出行地位。

而如果一座城市其公共自行车网络相对稀疏、对小汽车依赖程度更高，再加上打车 APP 的出现便利了小汽车出行，公共自行车的使用情况又是怎么样呢？



图四、波特兰新的公共自行车系统正在使更多人远离小汽车 图：Biketown

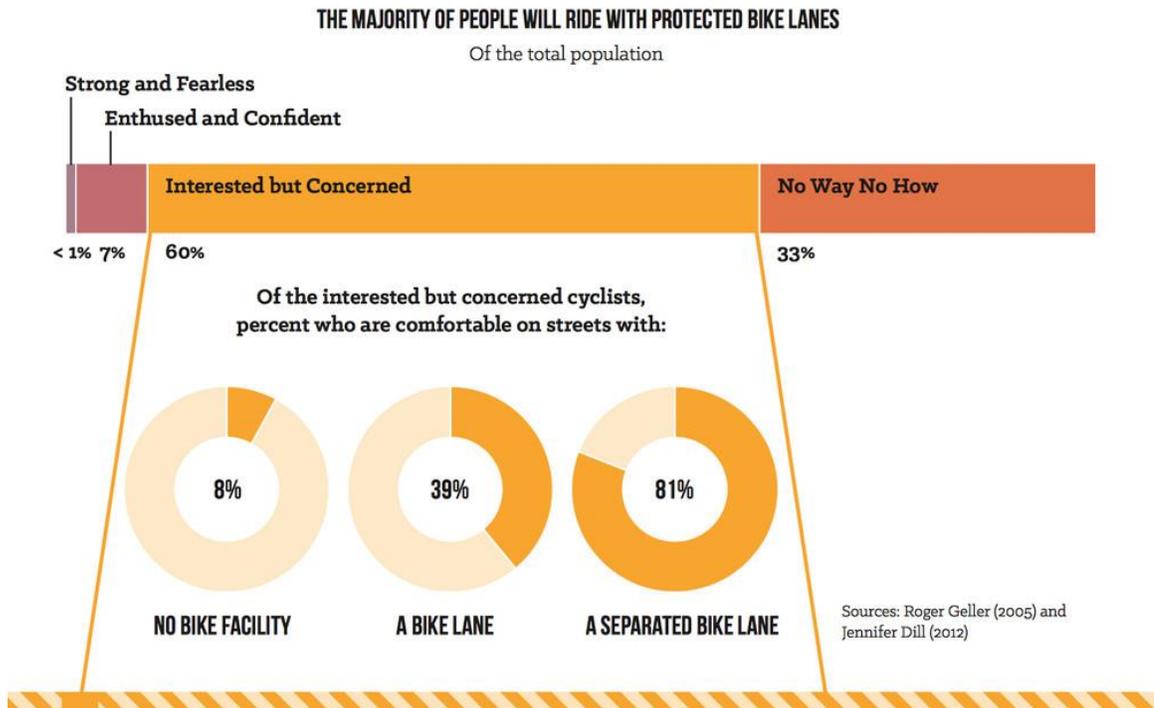
波特兰市的 Biketown 公共自行车系统在 2016 年 7 月正式启动，大约半年之后，有证据表明该计划使得街道上的小汽车数量得到减少。波特兰交通局在最近开展的一次关于 Biketown 用户的调研中发现高达 26% 的自行车出行取代了先前的小汽车出行。对于启动时间更早，更加完善的公共自行车系统来说，这个数字可能会更大。

在今年的早些时候，丹佛市的 B-Cycle 系统（2011 年启动）指出该市 2016 年有几乎接近一半（47%）的自行车出行取代了小汽车出行，而且这个结果还是在去年整体交通出行量减少的情况下取得的。

如果我们把关注点放在公共自行车出行究竟代替的是何种类型的出行的话，结果将会变得更加有趣。匹兹堡大学的一项研究中关注了 Healthy Ride— 该市在 2015 年启动的公共自行车系统，并用一种不同的方式来挖掘骑行数据，提出了这样一个问题：公共自行车系统的使用能够减少停车需求吗？因此，研究人员针对一个特定的小区，分别比较了 Healthy Ride 实施前后的自行车使用数据和停车费数据。

虽然减少的数字并不醒目：停车需求仅仅下降了 2%，或者说现在的 69 个自行车出行取代了原本的汽车出行，但是，在公共自行车进入该小区之后，研究人员发现了很值得注意的一点：不管是哪种交通模式，小区内出行平均的出行距离（0.85 英里）都是很适合使用自行车的。因而我们可以大胆假设：如果真的有 2% 的车主已经不再停车，那么这种停车需求减少的趋势是完全有可能持续下去的。

如果我们要从小汽车出行转变为自行车出行，那么公共自行车站点的周边设施环境显得极为重要。但是，这又带来了另一个问题：我们的骑行者真的有一个安全的骑行环境吗？



图五、大多数骑行者愿意在得到保护的自行车道上骑行 Roger Geller (2005) & Jennifer Dill (2012)

NACTO 汇总的美国 7 个城市的骑行数据说明：随着城市建立更好的自行车基础设施（包括公共自行车系统），自行车出行次数将会得到增长。但是，自行车系统本身仅仅吸引了所在城市的一小部分的自行车使用者来使用自行车。2012 年，俄勒冈交通研究和教育财经机构的一项研究中指出该市 60% 的人对骑自行车感兴趣但有所顾虑；81% 的人只会在得到保护的自行车道上骑行。从 2010 年开始，费城增设了公共自行车的数量，完善了城市测绘工作，建设了受保护的自行车道，结果，费城骑自行车往返市中心的人数比原先增长了 79%。

这也就解释了为什么建立公共自行车系统，我们不能仅仅把自行车投放到路边便希望骑行者会自然而然的出现。除了投放自行车之外，其它城市自行车基础设施也必不可少。正如共享使用移动中心报告在去年所提到的，这些措施都应该成为多模式交通网络的一部分。只有建立了多模式交通网络，人们每一次出行需求才能够得到满足。

即使在全国公共自行车出行增长的情况下，美国只有一个人死于使用公共自行车。这是一个多么惊人的数据！这个结果巧妙地说明了随着人们放弃小汽车选择自行车，我们的街道变得比以往安全了。更重要的是，适宜骑行的街道从一开始规划的时候，目标人群就是所有人。我们希望设立这些街道之后，小汽车使用者、骑行者、行人都能够比之前更慢的、更可视的、更安全的到达目的地。

