



简明摘要

自行车！摄像头！开拍？探究城市骑行的日常行为，为基础设施规划者提供启示

亚历山大·纳斯和理查德·邓宁（英国利物浦大学地理与规划系）

Bikes! Camera! Action? Exploring the everyday behaviours of urban cycling to inform lessons for infrastructure planners

Alexander Nurse and Richard Dunning (Geography and Planning, University of Liverpool, United Kingdom)

✉ 亚历山大·纳斯: anurse@liverpool.ac.uk

概述

- 摄像技术是了解骑行者如何使用道路和专用自行车基础设施的宝贵工具。
- 我们的研究表明，骑行者只会在专用自行车设施具备实用价值时才会使用。若无用处，他们会避免使用这些设施。
- 不同水平的骑行者对行为赋予不同意义，因此行为方式也各异。因此，旨在设计实用基础设施的交通规划者必须努力理解这些意义和行为，并为其提供相应设施。

DOI: <https://doi.org/10.16997/ats.1350>

[点击此处查看完整文章](#)

此“非专业概要”总结了发布于由同行评审、公开查阅的杂志《活跃旅行研究 (Active Travel Studies)》的一篇文章里的关键结论。Steer 对于此概要的出版提供了大力支持。此此简明摘要是对这些关键结论的概述、并提供英语、法语、西班牙语、中文和阿拉伯文版本。

steer

www.activetravelstudies.org



UNIVERSITY OF
WESTMINSTER
PRESS

在我们的论文中，我们希望了解“日常”骑车人如何穿行于城市，从而探讨我们应该如何更好地为这些骑行者提供基础设施。

我们改进了最初在伦敦使用的一种方法，该方法基于视频技术来探究骑行者如何应对实际遇到的基础设施。鉴于大量骑行研究往往关注热点区域，因此我们希望探索这些想法在我们称之为“非典范”城市中如何体现。我们将这类城市描述为：政府虽然正在努力改善骑行条件，但尚未被公认为骑行设施建设的领先者。我们选择利物浦作为研究重点——这里的自行车出行比例与英国平均水平相近，但与其他主要城市相比，这里缺乏重要的自行车基础设施。

我们的方法

为了捕捉日常通勤活动，我们采用了一种新颖的方法，即在参与者的自行车前后安装摄像头和麦克风。我们还提供了基于 GPS 的骑行电脑，以记录他们的通勤路线选择。除了说明如何使用该技术外，我们还向参与者提出了一个简单的要求：按照常规通勤路线骑行，最好是在他们通常上下班的时段，并记录往返行程。

关键在于，我们未对骑行行为作出任何指示。我们希望骑行者能像平常一样自然骑车。因此，我们的目标是捕捉这些骑行者的“日常”体验。其中包括：

- 他们选择哪些路线，为什么？
- 他们是否使用任何特定的自行车专用基础设施，为什么？
- 他们认为哪些事件具有重要意义，为什么？

随后，我们根据录像内容对每位骑行者进行了访谈。访谈重点探讨参与者认为对其自身及路线选择重要的事项。

我们采用实践理论视角分析这些反馈，通过物质条件（如自行车、实体基础设施）、能力（即骑行者具备/欠缺的技能）和意义（即个人对特定事物的价值判断）三个维度审视骑行者行为。更多详情，请参阅论文全文。

我们招募了六名通勤骑行者进行研究，记录了 12 次骑车旅行，次数与伦敦的例子相当。参与者涵盖不同能力水平，从自称为“新手”到拥有多年骑车经验。这些参与者骑着各种标准的自行车，包括折叠车、旅行车、山地车和竞赛公路车。其中五名为男性，一名为女性。

研究发现

对日常骑车行为的记录揭示了骑行者如何使用空间的若干有趣见解。

路线选择

核心发现之一是参与者会选择对其最优的路线。当推荐骑行道/专用基础设施对他们有用时，他们才会使用；否则会避免使用。大多数参与者选择直接路线，并在专用基础设施与该路线重合时加以利用。我们发现，在路线交汇处的战略性基础设施干预措施的使用率很高。

然而，总体而言，其他推荐骑行道（如国家骑行网络）只有在与关键期望路线相交时才会被使用。如果路线迂回、模糊不清或蜿蜒曲折，骑行者就会倾向于避开这些路线（见

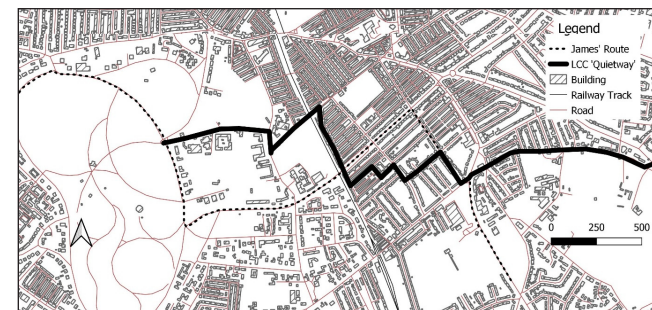


图 1：直接路线与间接“静谧”路线的对比

图 1，詹姆斯选择的路线转弯次数远少于“静谧之路”）。

参与者的经历表明，他们不愿为使用一条自认更安全的骑行网络而牺牲哪怕几分钟的时间。换句话说，基础设施必须设置在骑行者需要的地方。此处引出两点发现。首先，如果不能沿期望路线提供骑行设施，就会疏远那些将基础设施不足视为主要障碍的潜在骑行者。其次，如果基础设施放置不当，因而没有得到利用，这可能会削弱公众的整体信心。

行程终点空间

我们在调查结果中发现的另一个主要问题是路线起点/终点的转换——既住宅与工作地点周边。

尽管我们在主干道上没有观察到人行道骑行现象，但部分参与者为抵达门口，仍会在住宅附近的人行道上进行短暂骑行。在某些情况下，我们还看到骑行者在单行道上逆向骑车回家。对此，参与者会指出，这是为了避免在为汽车设计的道路系统中穿行，从而获得安全益处。

我们特别注意到，骑行者在道路和工作地点之间的转换处面临困难。一些骑行者选择骑行穿过行人区。另一些人则停在路边下车，推车步行。我们发现，对于如何在这些空间中行动，人们并没有达成明确的共识，因此，骑行者根据自己的意义和“规则”继续行程。

一朝被蛇咬，十年怕井绳

最后，我们观察到，尽管大多数行程都平安无事，但许多骑行者还是发现了一些关键的“冲突点”。这些地点往往令他们感到不安，通常与过去发生过事故有关，而非当下实际风险。

给政策制定者的启示

尽管骑行政策必然侧重于保障骑行所需的硬件设施和能力建设，但相当一部分骑行活动实际上深受骑行者个人赋予的意义所影响。

我们观察到，在缺乏合适基础设施的情况下，骑行者会基于自身能力和理解规划路线。一些骑行者会为“不道德”行为（如在人行道上骑行）辩解。相反，信心不足的骑行者如果发现基础设施难以使用，就会停下来，这可能会将自己置于更危险的境地（例如在道路上下车）。

如何平衡满足高信心和低信心骑行者的需求，是交通规划者面临的一项挑战。我们的核心发现是，基础设施必须对骑行者有用且有意义，他们才会使用。只有理解并满足多样化骑行者的意义需求，设计师才能覆盖不同能力水平的群体，从而服务于最大范围的骑行者群体。

Steer 是一家全球性的咨询机构，致力于为世界各类关键服务与基础设施提供智力支持。其促进了本概要的创建与发布。我们的目标是令学术研究成果更具普及型，让活跃的旅行者能够从中受惠。如需更多信息，敬请访问网站 www.steergroup.com。