





城市公共自行车调研报告



























前言

力成市一天天变大、变挤,我们出行的难度也在攀升。然而 人人都有责任为城市交通减压。这项责任不仅体现在我 们每天出行方式的选择;还体现在我们对市政的出行蓝图和宜 居城市规划实施的关注与问责。市民如何参与?如何对出行服 务提出建议?



如果整个社会只想陶醉在汽车行业和燃油产业的井喷式发展所带来的"现代化"优越感中,我们为此埋下的时间炸弹终有爆炸的一天。城市通勤好像人体的血脉,通路被堵,各种问题就会逐渐显现。通勤差的直接经济代价巨大,公共健康的代价更是长久的。此外,燃油的环境和生态代价不仅是国内的,更是国际的。这些代价往往由整个社会来分摊,所以在很长一段时间都不易追究。但是,我们指望政府有超前的政策眼光和手段,在多种利益间达成平衡,降低社会的代价。

世界上有一批大都市曾经经历了私家车暴涨,最后再以高昂的社会和经济代价努力转身,回归到公交系统为主的艰难旅程。但是也有如巴西等国家的多个城市,努力回避私家车优先的弯路,始终强调地面和地铁的快速公交系统为主的通勤模式。在气候友好政策的压力下,更有众多欧洲城市努力在现有公交优先的状况下,用公交自行车的方式提升与其他机动车公交出行方式之间的接驳性能,强化自行车出行的路权和道路资源的分享,赢得更多市民加入低碳文明和绿色出行的行列,如法国的里昂和巴黎,荷兰的阿姆斯特丹和丹麦的哥本哈根等。从而履行节能减排的城市和市民责任,改善城市的拥堵状况,提升空气质量,降低对城市建筑的腐蚀和污染,增加城市空间的亲近感、自由感和拥属感,让宜居城市的体验回归到市民的个体感受。也只有这样,作为纳税人的市民才会理解、拥护低碳城市和绿色城市的发展蓝图。

城市化率正在迅速攀升的中国,出行与通勤的难度也在攀升公交优先的出行政策已经确立,公众一直在期待,市政可以引领社会,提供充足、舒适、安全、快捷的综合公交服务,让公交早日成为私家车出行的可选替代。但是这一天何时才能到来?私家车出行和公交出行之间的利益怎样才能有效平衡?自然之友已经持续近八年从自行车出行的角度关注低碳通勤问题,但是我们看不到市政在此问题上实现"转身"的时间表。

本土环保组织在资源和专业能力方面还需更多的磨练,我们深知宜居城市的低碳通勤涉及的领域远不止自行车一个话题。但是,我们希望以木见林,解剖麻雀,从北京绿色奥运开始的公共自行车租赁服务,连续跟踪多个城市的公共自行车项目,并参考国外多个城市的公交自行车服务模式, 我们在 2010 年发布了《宜居北京"骑"步走》(http://www.fon.org.cn/index.php/index/post/id/878),对绿色奥运的公交自行车租赁不可持续的局面做了调查。

本次报告,我们依托与中外对话的合作,对国内三个城市和英国伦敦的公共自行车服务做了调查。在此要感谢自然之友过往的多位同事,一直用分得很薄的资源和精力,守候宜居城市低碳通勤的自行车话题。感谢与世行北京办公室和北京交通研究所的合作,开展了针对"交通出行互助平台"(http://114.251.208.133/ushahidi/)的线下推广工作;感谢法国驻华大使馆近三年来对自然之友开展自行车调研的支持。自然之友将在宜居城市的项目框架下,支持低碳通勤的市民选择。梁从诚先生街头骑车的照片,永远是我们真心实意身体力行专注此话题的精神力量。

11,80



GONTENTS

孟斯/城市公共自行车——政府责任,动力之源1
孟斯/北京:一波三折5
孟斯 李立/武汉:政府与企业平衡的挑战10
吕明合 / 杭州:因势利导柳成荫14
贝丝・沃尔克 / 伦敦: 自行车革命18
资料

城市公共自行车——政府责任,动力之源

文/孟斯

编者按:

自 2008 年西湖之滨出现了租赁自行车,中国城市公共自行车体系已在不同地域的大小数十个城市蔓延铺开。纵观其中最具代表性的运作模式,不难发现:政府责任首当其冲,无可推卸。

在政府大力破冰、持续支持、将公共自行车纳入公共品建设视野的城市,无论是鼓励企业竞争参与,还是与骨干企业重点合作,往往呈现出相对平稳、可持续的趋势,而在一开始就希望让市场来担当主要职能的城市,人们已经看到:企业疲敝甚至难以为继,不同区块各自为政,难以形成联动效应,在一定程度上,甚至已经挫伤了市民和企业对公共自行车的信心。

作为曾经的自行车大国,中国拥抱汽车的速度令人眩目。当城市交通问题日渐困扰中国城市时,中国人才不无感喟地发现:自行车正在欧洲引领交通方式的革新之路,并且带来对生活方式的反思和回归。然而,巨大的城市通勤网络、围绕机动车需求而设计的道路和交通体系、日渐混浊的城市空气,已经使车轮上的体验成为遥远的回忆。而其中任何一项,都与城市的全局系统和总体设计紧密相关。

城市公共自行车体系所负载的,不仅是交通方式优化的可能性,更是城市迈向低能耗、可持续的必然方向,也是清洁、健康的未来生活希望。让自行车在中国再度上路,政府的肩上,负有不可推脱的责任。

市场必将是主体。但在未来相当长的时间内,公共自行车难以完全脱离城市公共品体系的范畴。明确政府不可推脱的主导责任,我们才能更快地拾回车轮上的美好记忆。

2012年伦敦奥运会赛事正酣,人们已经开始讨论这座城市的"后奥运时代"。始于19世纪末的现代奥运会,像四年一次的盛大全球巡回演出,已经走了许多城市。奥运会从不仅仅与体育有关,人们还期望它给举办城市的建设带来深远的影响。在四年前的北京,2008年奥运会第一次让北京市民见识了公共自行车。

那时,环保组织以为"自行车城市"的旧日 风姿将重现,自行车租赁企业以为黄金时代来了。 但现在看来,它们都过于乐观了。因为尽管一度 舒适、快捷的机动车已经无法解救堵在路上的上 班族,尽管自行车租赁商已经自主出资铺设了网点,最关键的政府支持却迟迟未到。

那一年,与北京同时感受公共自行车系统 (PBS)的城市还有武汉和杭州。而今在很多研究 者看来,这三个城市不同发展模式的比较有力的证 明,政府支持对PBS建立的成败起到了关键作用。

公共交通的新思路: 公共自行车系统

在全球范围内,交通堵塞成为了很多城市成长的代价。随着中国快速的城市化,城市居民对



堵车也不再陌生。2010 年北京 20 多天的京藏高速公路大堵车震撼全国。上下班高峰的堵车已经成为家常便饭。IBM 在 2011 年的一项调查显示,北京在全球"最差交通"城市排名中名列第三。而武汉市截止到 2011 年机动车保有量已经超过120 万辆,机动车停车位却只有 45 万个,二者的比例是 3 : 1。在杭州,1997—2007 年的 10 年间,居民自行车出行比例从 60% 下降至 33.5%。

还有日益紧迫的能源压力。中国计划在15年内,将单位国内生产总值的二氧化碳排放量下降近一半(从2005年到2020年),然而机动车数量却在以每年一千多万的速度增长。到2011年底,全国机动车保有量已达2.25亿。

建设 PBS 几乎成了继公交巴士、城市轨道交通之后,缓解交通压力、减低能源消耗的最后一招。

2006 年以来,中国很多城市进入了 PBS 的建设期,许多大、中城市开始借鉴国外经验建设或筹备建设 PBS。常州永安公共自行车系统有限公司经理孙继胜统计,目前中国已经有 61 个城市用上了公共自行车。面对这个新鲜的 PBS,不同城市选择了各自的发展道路。

起跑在奥运年:三座城市的对比试验

2008 年奥运会期间,北京对机动车出行做了单双号限制,同时推出 5 万辆自行车,鼓励市民和游客租用公共自行车出行和游览。同年 5 月,杭州市采用"一次规划,分步实施"的举措,一期在著名的西湖景区、城西和城北,二期在城南、城东实施公共自行车系统。同在 5 月,武汉市通过企业捐赠,在银河小区投入了 50 辆自行车,供公务员短途办公使用。从而拉开了 PBS 建设的序幕。

如果以北京奧运会为起跑线,新一届奧运会 移驾伦敦之时,这三座城市在 PBS 运营商的表现 已明显分出差别。

北京自行车租赁企业的惨淡经营

北京市在90年代就出现了自行车租赁行业,

但直到 2007 年借着奥运的热力,才真正成长。奥运期间北京自行车租赁收费标准是 1 小时 5 元, 24 小时之内 20 元。这对于习惯了四毛钱公交车票的市民来说,"相当"不便宜。加上网点少,自行车租赁叫好不叫座。

然而自行车运营企业一方也很为难:利润微 薄难以支撑,更别提扩大网点数量。因此大多数 租赁企业边经营,边期待着政府将这些公共自行 车纳入公交体系,提供补贴等支持。

时任贝科蓝图经理的白秀英介绍说,公共自行车租赁是一个微利的公益性事业,办卡平均每天才2角钱,而让公司完全通过商业手段推广租车点成本太高。为减轻成本压力,公司曾想借鉴国外做法,通过在租车点设立广告牌以及在车身喷涂广告等方式进行盈利贴补,但申请多次都未得到批准。另外,在站点上卖饮料、矿泉水等,市容、综合执法等部门也经常会管。

她说: "要一个民企去协调包括工商、税务、 水电、市容市政等系统是几乎不可能的。"

2009年5月,方舟公司还在憧憬"在5环以内,每200米内就有一个公共自行车点",不到一年之后,这家北京最大的公共自行车租赁公司因经营不善而解散,亏损超过1000万。奥运会期间,拥有近200个网点、超过8000辆自行车、为中外游人提供10多万人次服务的贝科蓝图,到2010年只保留了12个联网点,仅剩几百辆自行车用于出租。最终难逃倒闭厄运。

同济大学潘海啸教授说: "公共自行车体系能否顺利建好,最关键的因素是政府是否在整体的城市规划中考虑到公共自行车系统的建设。"潘海啸致力于研究中国不同城市的公共自行车体系,他认为北京市政府对 PBS 一直没有明确的支持。

尽管北京市在 2005 年就首次提出了"宜居城市"的发展目标。同年提出了"多方式协调的综合交通体系",特别强调步行、自行车、地面公交和地铁在市内交通体系内的协调。但直到 2010年3月出台的《绿色北京行动计划(2010-2012年)》,才具体的提到应该发展自行车租赁业。此时,多家自行车租赁企业已无力回天。很长时间里,人们能看到一些存车处或过街天桥底下,



北京某地铁站外,堆积着已经被废弃的公共自行车

横七竖八的倒着一排供租赁的自行车,它们都已 生锈蒙尘,座椅开裂或被偷走,车身上印着那些 已自顾不暇的租赁企业的名字。

民间环保组织自然之友 2010 年发布的《宜居北京骑步走》报告认为,北京自行车租赁服务完全由企业主导,缺乏政府规制和相应的政策扶持,单个企业资金和人力资源有限,网点建设过程缓慢。北京市政府每年投资几十亿元用于公共交通建设,而自行车租赁作为公益事业,在 2010 年以前却未被纳入政府政策的考虑范畴,更不用说设立专门监管自行车租赁业务的政府监管部门了。由于商务局、公安局、交通委、工商局在自行车租赁上各管一段,自行车租赁项目的申请往往需要历经重重关卡,此外水暖电供应等问题也常常让租赁公司大费周折。

《绿色北京行动计划(2010-2012 年)》提出到 2012 年形成约 500 个租赁点, 2 万辆以上租赁规模。就在这个计划快到期的时候, 2012 年 6 月, 北京终于推出了公共自行车系统, 一共 2000 辆自行车, 分散于 63 个网点。新的租车收费标准是:

1 小时内免费骑行,之后每小时收费1元,每日 累计收费不超过10元,连续租用不超过3日。

市长的决心

今年 5 月的一天,株洲的湘江边上出现了一支公共自行车骑行队伍。这次为株洲市公共自行车搞宣传的,是来自国内外的 50 多名市长和市长代表。值此中博会(全称"中国中部投资贸易博览会")可持续发展市长论坛,株洲市长王群代表出席的市长们宣读了"低碳交通、绿色出行"的宣言。

能源基金会可持续城市项目专家王志高说: "在很多城市,由于市长带头,有了自上而下的 要求,公共自行车才能顺利做起来。这些城市希 望把 PBS 办成一个'明星工程'。" 为了最终 建立起系统,公共自行车租赁企业需要跑多个部 门,受制于繁冗的行政手续。但领导的决心能让 事情的优先级大大提升,尤其碰上需要多部门协 调的项目更是如此。

2008年9月4日,时任武汉市市长的阮成发,





在一次市里组织的会议上提出,各个城区可以试点投放免费单车,破解"最后1公里交通"的提议,并"招标"公共自行车运行公司。由此开启了武汉的PBS建设。2008年杭州PBS建立不久,杭州市委书记王国平和副市长许迈永都亲自骑上了公共自行车。

不过建设和运营 PBS,武汉和杭州的政府走了不同的路线。

武汉市政府对其"政府主导,企业经营"的 PBS 模式引以为傲,并称之为"武汉模式"。目前武汉市的6个中心城区都由本地企业鑫飞达公司经营,唯一例外的青山区由上海龙骑天际公司经营。截止到2012年4月,在不到四年的时间里,武汉鑫飞达的公共自行车已经从最初的12个试点站点、1000辆,发展到了1318个站点、近9万辆自行车。

武汉公共自行车的特点是政府不直接投入,而是授予企业广告经营权及其他项目开发权,企业通过自主经营获得资金,用于公共自行车建设和管理。如此,政府用公共资源置换了企业投资和提供的公共服务。这和政府亲自投资、运营、管理 PBS 或者政府直接出资购买企业服务的两种方式形成了对比。

武汉市通过广告牌换企业服务,并不意味着政府可以既不出钱又不出力。以鑫飞达为例,PBS 建设初期投资达到 2 亿元人民币,其中大量外部投资得益于政府出面。如得到浦发银行无抵押贷款 5000 万用于发展武汉公共自行车业务,相应的利息由政府承担。从 2010 年开始,政府对每新建站点补贴 10 万、每辆新自行车补贴 100 元。目前鑫飞达每年约 6000 万的运营费用中,除了政府出让的广告牌盈利,还有 1200 万补贴。政府还聘用了下岗工人管理站亭,并对于符合条件的"公益岗位"下岗工人每月补贴 1000 元。政府与企业的合作正在深化。

成功并非轻而易举。鑫飞达目前刚勉强达到 收支平衡,而盈利仍只能寄望于未来。潘海啸认 为在"武汉模式"中,企业的负担还是太重,他 感觉武汉公共自行车是三个城市中最破的。孙继 胜也不看好武汉的方式,他说:"PBS 的建立一 般需要6个月到一年的时间,是一个非常复杂的 系统,前期投入也很大,普通企业很难承受。政府必须拿出实质性的资金和政策支持才能办好。"

相比较而言,杭州的模式是彻底的政府"包办":为PBS专门成立的国有企业杭州公共自行车交通服务发展有限公司(公交集团子公司)负责公共自行车系统的建设和管理。政府在资金、用地、自行车路权等方面提供了支持。

杭州拥有中国最密集的公共自行车网络,平 均每100米就有一个公共自行车租车点,一辆车 平均每天能被租用5次以上。现在杭州公共自行 车已经成为市民出行的重要工具。

"这是因为杭州从一开始,就明确的将公共 自行车系统看做城市公共交通系统的一部分,并 按公共服务定位进行规划布局。"潘海啸曾撰文 指出。他说,杭州作为一个旅游城市,很重视为 游客提供便利,因此在 PBS 上花了很大力气。

寻找杠杆的支点

北京、武汉和杭州三座城市恰好展示了政府 支持逐次递增的对照试验。如果通观全国,可能 在武汉和杭州中间还有一个群体的城市,它们以 苏州、常熟、南通、徐州、张家港等城市为代表, 这些政府选择了直接出资购买服务的模式。

无论是何种发展模式,研究者普遍认为政府的支持是成败的关键。孙继胜认为 PBS 应该被看做公共交通的一部分,和公交巴士、地铁等一样得到政府补贴,而政府购买服务更能避免国有企业的低效率和公共资源浪费等问题。能源基金会可持续城市项目专家王志高说:"PBS 是一个公益性的工程,政府应当承担其中大部分的责任。"王志高进一步认为,PBS 还应该引入公众参与,使公众在布置网点、报告损坏等方面提议和出力,形成一项真正的公益事业,也避免政府包办可能产生的低效。

浙江大学经济学院陈姝将政府在 PBS 推行中的作用比作"杠杆",她认为政府应当根据具体情况选择适当的发展模式,但它们自始自终都要把自己当作杠杆的用力点并寻找高效率的支点。



编者按:

作为首善之区, 北京的公共自行车发展令人唏嘘。

每一个城市试图重新跨上车轮的路都不轻松,而北京尤其沉重。

即便借着奥运东风,企业为什么还是夭折?公租自行车需要的综合配套网络,是否可以在相当程度上依靠市场自行完成?政府的责任边界,到底在哪里?

扼腕之余, 更多反思。

人 2008 年奧运会到 2012 年 6 月正式推出公共自行车,包括其间一些租赁企业、区级政府的自发试点,北京公共自行车租赁体系屡经生生死死。相关报道频见于媒体,总忘不了提到日益在市民心中生长的低碳出行、环保健康等理念。然而屡次的失败显然说明,为一个近 2000 万人口的城市建设公共自行车体系,光有美好理念仍是远远不够的。

奥运:短暂的黄金时代

北京为 2008 年奥运会提出了"绿色奥运"的口号。"绿色奥运"给北京市民带来了什么?对于大多数与奥运赛场无缘的人,除了改善的空气质量,可能就是新鲜的"公共自行车"的出现。

奥运会前,北京计划在一些地铁口、商业区、 交通枢纽、宾馆写字楼及社区建立230个租赁点,





前期投放 5 万辆自行车,并推行全城联网、异地存取的租赁业务。据媒体当时的报道,一般情况下,自行车租赁收费标准是 1 小时 5 元,24 小时之内是 20 元,包月是 60 元,包年是 100 元。

住在北京宣武区长椿街,在西城区阜成门上班的租车人赵树春给自己算了账:押金400元,每年服务费100元,押金可退,在家附近租车后可以在单位附近的站点还车。

当时,一位记者曾在某地铁站附近的租赁点看到,租车区内仅有9辆供人租用的公共自行车。[1]

实际上,奥运前北京中心城区已有自行车租赁服务,当时共有31个自行车租赁点,可供出租的自行车有5000多辆。相关情况可以零星见诸于当时媒体报道。

当时一家名为甲乙木的自行车租赁公司曾以每小时 5 角钱的租金出租自行车,这家公司最多时拥有 2000 辆自行车,可以实现异地租还。然而 2008 年奥运前夕,这家公司却因亏损而不得不被 另一家自行车出租企业方舟公司接管。^[2] 一位前任甲乙木管理人员说:"公司完全是企业运作,没有政府扶持,经营很困难。自行车租车收入一般只有几元钱,公司想靠车体广告获得收入的想 法难以实现,且车辆盗毁十分严重。"

另一方面,一些租车人已经开始对甲乙木的 出租服务表示不满:一些站点在营业时间因找不 到工作人员而不能租、还车;一些站点虽有工作 人员,但是长期以刷卡机故障为由不予租车;一 些工作人员态度不礼貌;一些站点早于下班时间 停止营业。

租车者不满意出租企业的服务(包括租还点少、租金贵、工作时间短等),而出租企业利润 微薄难以为继。这几乎成了此后所有在北京倒下的自行车租赁企业的死因。

接管甲乙木的北京方舟公共自行车租赁服务 网络,是 2008 年奥运期间占据北京公共自行车租 赁市场的 7 家之一。奥运期间,方舟的公共自行 车网络的使用率达到峰值,几天内突破了 2 万人 次。这些公共自行车租赁公司借着奥运的环保宣 传,经历了短暂的黄金时代。

但实际上,奥运期间有关公共自行车的"黄金时代",现在看来,可能更多是赚足了人气,并且由于政府在特殊时期对公共管理的加强和市民的配合,安全问题较少。但总体上究竟形成了多大规模的市民租车群体,尚缺乏相关研究和媒体披露。奥运会前北京贝科蓝图公共单车租赁服务有限公司在官网上公开称将推出5万辆左右有着"贝科蓝图"标识的自行车,但后来的公开报道称贝科蓝图实际仅推出超过8000辆自行车投入运营。[3] 贝科蓝图是北京首家将自行车租赁进行网络化经营的企业。

后奥运时代: 艰难生存

就像空气质量的回落一样,奥运的风一过, 北京市政府并没有趁热打铁进一步支持推进公共 自行车体系的改进和扩大。自行车出租的问题已 经明显的暴露出来。市民最主要的不满是网点少、 租车贵、管理差。

前文提到的奥运期间租车价格是一年的贵宾 卡押金 400 元加每年服务费 100 元。一位女士被 采访时说,如果丢了卡,500 元押金就没了,那 还不如自己买一辆车呢。她还觉得,短期租车价 格 20 元一天太贵了,即便是选择年卡也不一定每 天都会骑。

在北京市内一般出行,大部分公共汽车车票是1元,用公交一卡通还可以打四折,学生两折,地铁是全程2元。和这样的花费水平相比,租自行车1小时5元,24小时之内是20元,包月60元,包年100元。显然不算便宜。而大部分租车公司的价位都差不多在这样的水平。

租车5元一个小时,但这5元钱足以用来坐 地铁和公交去很远的地方。何况目的地不一定有 还车点。一位刚买了新汽车的退休大爷说:"以 前也租过一段时间的自行车,但到我们家楼下就 时自行车租赁企业方舟公司对业务的信心和未来憧憬:方舟公司的工作人员介绍,北京的公共自行车租赁服务网点在全市已有1000多个,大部分邮政报亭旁、地铁口边上都有租车点,累计使用客户超过80万人次,每天平均使用量达到5000多人次。办卡骑车用户仍在以300-500人/天的速度不断增加。"我们将来的目标是在5环以内,每200米内就有一个公共自行车点,用户家里用不着买自行车,用不着修自行车,也再不用成天担心自行车被偷这种事。"[4]

没法还车了,只能留在楼底下过夜了,这样费用

就不划算了。"也有居民反映说:"很多地方都

非常拥挤, 人们存车、取车时非常不便。"有时

候取个车子出来,要费好几分钟时间,全身是汗。"

经常在地铁四惠站存车的高小姐说。缺乏足够的

停车位,是自行车乱放的主要原因。

一些公交车站和地铁站附近的自行车停车位

其结果是惨痛的: 多家自行车租赁公司巨亏

没人看管自行车。"

然而不到一年之后,2010年4月份,这家北京最大的公共自行车租赁公司解散,解散原因为经营不善。亏损高达1000万以上。亏损的原因之一是因为不许进行广告投放。奥运会期间,拥有近200个网点、超过8000辆自行车、为中外游人提供10多万人次服务的贝科蓝图到2010年只保留了12个联网点,仅剩几百辆自行车用于出租。

成立于 2005 年的贝科蓝图,在哥本哈根世界气候大会上,中国学生代表还将其作为中国推行低碳生活的例子进行介绍,CNN等媒体都曾报道过。然而,目前贝科蓝图已经倒闭。

时任贝科蓝图经理的白秀英介绍说,公共自行车租赁是一个微利的公益性事业,办卡平均每天才2角钱,而让公司完全通过商业手段推广租车点成本太高,如当初为了能够在地铁5号线设点,不仅给了150万元准人费,而且每年要

交 25 万元租金,这样才一共给了 7 个网点,进 人清华大学虽然不用交租金但给了 50 多万元的 赞助费。

同时,300 多名"4050"人员一年的工资开销就需要约600 万元,而且为随时根据情况对各站点自行车进行调配,公司还出资500 多万元开发了后台软件系统和智能刷卡系统。为减轻成本压力,公司曾想借鉴国外做法,通过在租车点设立广告牌以及在车身喷涂广告等

方式进行盈利贴补,但申请多次都未得到批准。另外,在站点上卖饮料、矿泉水等,市容、综合执法等部门也经常会管。

白秀英说: "要一个民企去协调包括工商、税务、水电、市容市政等系统是几乎不可能的。"

有一段时间里,人们常能看到一些存车处或 过街天桥底下,横七竖八的倒着一排供租赁的自 行车,它们都已生锈蒙尘,座椅开裂或被偷走, 车身上印着那些已自顾不暇的租赁企业的名字。

在这些惨败者之后,终于出现了第一家实现自行车租赁"公共属性"的企业,这就是上海永久自行车有限公司北京分公司。永久公司提供了免费租赁公共自行车的服务,成为了北京唯一一家提供免费自行车租赁模式的公司。

2010年3月,永久公司出资在北京市东城区和朝阳区设立了10个试运营点,采用积分制。租车必须使用诚信卡。卡内积分100分,两小时之内归还可加1分,超过两小时扣10分,超过一天扣100分,分值使用完了就不能再租车了。24小时内都可以免费使用自行车。

要想骑上免费的永久自行车,必须具有当地 户口,实名制申请诚信卡。只有户口在东城区和 朝阳区的居民,社区才提供担保办诚信卡。

当时担任永久总经理的李沧田承认这种方式 会给市民租车造成限制。但永久十分清楚,公共 自行车租赁需要政府的支持。这家公司希望通过 成功的试点,赢得政府支持,扩大网络规模。

2011年11月,永久终止了在北京的自行车

^{[3] 《}北京自行车租赁市场奥运过后每况愈下》(2010 年 9 月)http://news.sina.com.cn/green/p/2010-09-01/110721016420.shtml



 [&]quot;标识的自行车,但后来的公开报
 而终。

 实际仅推出超过 8000 辆自行车投入
 从 2009 年 5 月的一篇媒体报道,尚能看到当

^{[1]《}奥运会前北京将投放 5 万辆公共自行车》http://www.shbicycle.com/detail.asp?id=3716

^{[2]《}甲乙木租车 将换新东家》(2008年7月)http://bivouth.vnet.com/article.jsp?oid=41634867

^{[4] 《5} 月 20 日起北京百姓免费骑上公共单车》(2009 年 5 月)http://news.qq.com/a/20090522/001200.htm







免费租赁业务,收回了所有的自行车。永久公司解释,由于永久没能中标北京市东城区公共自行车服务系统建设项目,所以终止了这个免费服务。上海永久自行车有限公司总经理陈闪说: "公司提前两年在东城区免费提供自行车租赁系统,光是在朝阳门就投入了100多套设备,总共50多万元,后续维护费用更是花了近200万元。"陈闪表示,由于未中标,免费运营难以支持,为避免亏损,决定撤销网点。公司目前暂不考虑未来参与竞标北京其他城区的自行车免费租赁业务。[5]

在多家民营企业不惜割肉,争相吸引政府垂青之时,北京市政府并不为所动。当这些企业终于耗尽资源、陆续离去之际,2011年,北京市交通委开始做由政府主导的公共自行车解决方案。6月,北京市交通委就在其官网公布"关于北京市公共自行车试点区域网点规划方案审查信息",初步圈定了两片首次由政府主导的公共自行车试点区域,分别在东城区和朝阳区。10月,朝阳区推出了公共自行车服务系统试点,但据朝阳区市政市容管理委员会交通管理科工作人员称,这个系统不到3个月就停了。东城区仍用着永久的系统,直到年底撤出北京。

迟来的公共自行车

2012年6月16日,北京市政府开始主导试点公共自行车。政府投入启动资金,企业参与运营,运营商负责具体经营并承担费用支出。先期推出共2000辆自行车,散布在北京地铁5号线和10号线沿途的63个租赁点。算下来,平均每处大概能有30辆。所有网点仅设在了东城区和朝阳区两个区。

市民若想租车,首先要有一张"公交一卡通" 卡,然后凭本人有效身份证件及复印件,为这张 卡办理实名认证,并签订一份租车合同,合同内 容包括公交一卡通信息表和用户在租赁服务中享 有的服务和应尽的义务。同时还要求租车人在租 车时,卡内余额不少于30元。市民还需要交200 元的诚信保证金,即押金,注销租车功能后返还 200元押金。

租车收费标准是:1小时内免费骑行,之后每小时收费1元,每日累计收费不超过10元,连续租用不超过3日。不限定用户1天所使用的次数。

目前的办理手续令一些市民感到麻烦,此外由于租车点没有一卡通充值点,如果租车时发现卡内余额不到 30 元,就不能租车。

不过,最大的不满还是来自没资格申请租车的外地人。根据目前的规定,只有具有北京户口的市民才有资格办理租车手续,而外地人却被排除在外。公共自行车租赁试点刚刚开始不到一个月,就有一名律师持外地二代身份证,以涉嫌歧视,起诉了提供租车服务的长城金点定位测控(北京)有限公司。^[6] 根据 2010 年第六次人口普查数据,北京有超过 1900 万人口,其中外地人超过 700 万,占常住人口的 35.9%。

7月16日,北京市公共自行车运营管理方发 布试运行满月运营数据:朝阳区和东城区共办卡 2300余张,日均租还车次数均达到1400次左右。 一些租车点已经出现明显的"冷热不均"现象—— 利用率最高的站点均是靠近地铁站或写字楼。

北京市交通委运输管理局有关负责人表示,今年10月前,东城区和朝阳区投放的公租自行车将增至1万辆。年内,西城区、丰台区、石景山区、通州区、大兴区和亦庄也将建设公租自行车租赁点,预计投入1.5万辆自行车。根据运营规划,到2015年北京将建成约1000个租车服务站点,公共自行车总数将达到5万辆,形成辐射和覆盖全市主要城镇、交通枢纽、商业街区的公共自行

车租赁服务系统网络^[7],城六区通存通取,异地 还车。远郊区县内也能通存通取。

不同于一些其他城市,北京公共自行车系统并未对系统广告资源进行开发。而且按照《北京市户外广告设置管理办法》的规定,除公共电、汽车外,其他车辆(包括自行车)禁止在车身设置广告。尽管有此规定,但关于公共自行车车身广告的讨论早有讨论,2011年北京亦庄开展的公共自行车租赁项目就打破了这一禁忌。在一些国外城市,通过公共自行车车身广告为这一体系提供资金并不罕见,但也有人认为这种广告影响市容。

经历了漫长的观望而刚刚建立起来的北京公共自行车体系,在未来势必将经历多重问题和不断改进,才能最终满足这座巨型城市的千万人口之需要。管理者需要关注的不仅是体系本身,更有自行车行车的恶劣环境(尾气污染、机动车抢占道路、自行车道设计不合理等),以及如何提高人们对自行车这种被视为"寒酸"的出行方式的认可。

^{[6]《}北京公租自行车涉嫌歧视被律师告上法庭》(2012年6月)http://www.law-star.com/cacnew/201206/2035077455.htm [7]《北京公共自行车试点启动 每日累计收费不超10元》(2012年6月)http://news.qq.com/a/20120617/000086.htm



8

^{[5]《}北京首批免费公共自行车租赁网点停止运营》(2011年12月)http://bj.bendibao.com/news/2011127/76308.shtm

武汉: 政府与企业平衡的挑战

文/孟斯 李立

编者按:

在公租自行车这件事上,"武汉模式"一直让武汉政府和市民津津乐道。

政府强力推动,将相关公共空间的广告收益变现为自行车体系建设的血液,并且制订政策,对企业的运营和增速形成明确激励。尽管这并非一劳永逸的灵丹妙药,但在今天的武汉,正在发挥出显著的效用。

未来并非没有挑战。但站在今天,与其说公租自行车在武汉取得了阶段性成功,不如说是城市 政府和企业之间踏出了谋求积极互动的关键一步。

汉是中国第一个在全市范围内布设免费公共自行车系统的城市。这座面积超过8000平方公里、人口逼近1000万的特大城市,从2008年开始构建由政府发动、企业参与的公共自行车体系。

截至 2012 年 4 月,在不到四年的时间里, 武汉的公共自行车已经从最初的 12 个试点站点、 1000 辆,发展到了拥有 1318 个站点、近 9 万辆自 行车,提供近 2000 个公益岗位。 武汉探索出的公 共自行车运作模式,已经成为公租自行车议题中 的重要个案。

为何需要?

随着武汉经济的高速发展,机动车的增长也成了必然趋势,截止到2011年武汉市机动车保有量已经超过120万辆,而机动车停车位只有45万个,二者的比例是3:1,矛盾日益突出,不仅如此,武汉仍以每天约500辆、每年近20万辆的速度继续增长。机动车的增长让越来越多的市民感到工作、生活空间越来越少,机动车带来的排放、污

染等问题也随之而来。"武汉已经开始了'城市 病'",中国管理科学研究院武汉分院城市交通 管理研究所所长胡润州在一次采访中介绍。

2007 年 12 月,国务院正式批准武汉城市圈为全国资源节约型和环境友好型社会建设综合配套改革试验区。2008 年 4 月,武汉市委、市政府下发《关于推进资源节约型和环境友好型社会建设综合配套改革试验工作的意见》,将发展公共自行车项目纳入"两型"社会建设内容。

2008年5月在武汉市"两型办"、市城管局的支持下,武汉鑫飞达环保节能科技有限公司在银河小区投资建设全国第一个节能环保社区综合示范服务站,并和政府共建两型机关过程中,捐赠了50辆自行车,供机关干部短途办公使用,正是这50辆公共自行车让政府公务人员率先尝到了公共自行车的甜头。

如何建立?

2008年9月4日在一次由武汉市领导组织的 两型社会会议上,时任市长阮成发提出的各个城 区可以试点投放免费单车,破解"最后1公里交通"的提议,并"招标"公共自行车运行公司,9月8日武汉《都市时报》发表《阮成发承诺中心城区试点市政府可出一半资金,洪山区愿意"吃螃蟹"》的报道,随后上海龙骑天际公司、武汉鹏程房地产开发有限公司、武汉鑫飞达环保节能科技有限公司,先后成为了最早参与武汉公共自行车体系建设的三家企业。

2008年11月11日,在武汉市政府的支持下,由上海龙骑天际公司推出的1000辆自行车在武汉青山区开始试行。"只需身份证、学生证、军官证等有效证件,申请一张'诚信卡',就可以免费租到一辆崭新的公共自行车,且不需押金,居民租赁公共单车时,只需刷一次'诚信卡',将个人信息录入,即可把印有'建设两型社会、倡导绿色出行'统一标识的单车骑走,超过4小时,只需联系站点续借,不需付费。还车时,只要车辆无大损伤,一分钟就能搞定。启动仪式的第一天就有100多人争先办了'诚信卡'。" 时任上海龙骑天际公司的总经理杨伟川回忆说到。青山区公共自行车推出后倍受公众喜爱的同时,武汉市政府也在一步步的推进主城区的公共自行车体系建立。

2009年3月15日,武汉市人民政府发出文件《关于加快推进便民自行车公共服务系统建设的意见》,正式启动武汉公共自行车项目。2009年4月28日,"武汉便利自行车公共服务系统"在洪山区率先启动,同时江岸、江汉、汉口、汉阳、武昌、洪山、东湖高新、沌口开发区各公共自行车站点也开始跨区运营,首批2万辆自行车、816个站点也随后投入使用,真正实现了八区连片、通借通还、诚信租车、一卡通行。

武汉 (鑫飞达) 公共自行车发展历程

时间	公共自行车 数量(辆)	站点数量 (个)	员工人数 (人)
2008	500	15	100
2009	2万	816	800
2010	5万	1118	1200
2011	7万	1218	2000
2012	9万	1318	2000

目前武汉市青山区免费自行车租赁项目由上 海龙骑天际公司经营,其它6个中心城区则由本 地企业鑫飞达公司经营。

有何特别?

虽然自 2005 年法国里昂推出公共自行车系统以来,这一公共服务已经被世界许多国家的城市应用和推广,但公共自行车的概念在中国仍十分新鲜。武汉从 2008 年开始试行公共自行车系统,把一种新的交通方式引入市民传统的出行观念中,希望通过公共自行车的使用,倡导低碳生活、绿色环保的新风尚。华中科技大学刘婕等人对武汉公共自行车系统的调查发现,除了因为公交车太拥挤,环保已成为市民选择使用公共自行车的另一主要原因。

现在武汉还在探索建立"低碳公益基金"实行低碳积分奖励,市民不但可以免费骑行,还能通过每次的骑行建立自己的低碳积分账户,得到实质性奖励。武汉希望用文化和激励机制的创新推动低碳出行。

"武汉便利自行车公共服务系统"从一开始就与其他地区不同,2011年11月13日"城市公共自行车研讨会"在北京举办,与杭州的政府出资主导、北京的政府最终出手救市不同,武汉提出"让全民投入公共自行车系统公益中"。

武汉公共自行车虽然也采取政府主导模式,但政府原则上并不直接投入,而是授予企业广告 经营权及其他项目开发权,企业通过自主经营获 得资金,用于公共自行车建设和管理,其核心在 于体制机制的创新,政府用公共资源置换企业投 资和提供公共服务。企业投入更加注重资源的有 效配置和管理的高效性,政府用较少的财政投入 最大化地形成公益服务项目;市民免费享受公益 服务。形成政府、企业、市民良性互动的"三赢"局面。正是这种模式让武汉公共自行车体系与社 会责任体系共同发展,鑫飞达集团董事长刘纯启在"城市公共自行车研讨会"上表示:正是这种模式,让武汉公共自行车体系与社会责任体系共同发展。





企业在政府的授权下,通过高效而专业的市场化运作,用市场机制产出政府定制的公共服务产品。这种契约化公共自行车系统,让武汉成为了国内在最短时间内、发展速度最快的免费共享公共自行车系统。

以鑫飞达为例,光车钥匙的更新换代就经历了四次。从一代主要靠人工操作,到四代的云计算平台,终于解决了盗窃、丢失、摆放不整齐、无法及时掌握动态车辆数据信息等问题。前后近4年时间。



鑫飞达研发了基于物联网、云计算技术的公 共自行车终端管理体系。在前端,利用射频识别 (RFID)技术,合理有效的管理所有的车辆信息, 通过私有的 3G 网络构建物联网,利用云技术, 根据客户的需求,将所需的应用程序自动推送到 各智能终端,提高了管理效率。

据媒体报道,2012年6月,鑫飞达无人值守租车点开始在中心城区全面覆盖。这种新型租车点将统一安装太阳能,采用自动租还车系统,市民只需用租车卡在车钥储存柜自助刷取车钥匙,而不再需要人工协助。此外,该租车系统将打破现有早上7点至晚上9点的租车限制,全天候24小时提供出行服务。

资金的保障并不一定就能解决运营管理,武汉 公共自行车发展在运行中不断摸索、不断调整,逐 步解决其运营管理问题。目前武汉公共自行车采取 5级管理的运营服务管理模式,以行政区域为单位, 层级管理,分片统筹,在基层由站点管理员小组长 负责基础的服务管理。

在调运上武汉采取4级调运的服务管理模式: 新车由厂家及运营公司配送到站点,跨区调运由 运营公司统筹调配,区域内的调运由各分公司完成,各片区内的车辆由片区经理调配。

在对使用者的管理方式上,武汉公共自行车 由运营之初的无押金、4小时免费诚信租车、到2 小时免费诚信租车,最后调整到收取诚信保证金、 2小时免费诚信租车,优化了租车服务,杜绝了

租车不还的现象。

2011年武汉公共自行车体系完善了后 台指挥系统,涵盖客服中心、调度中心、 指挥中心,具备了规范化解决市民咨询和 投诉、实时掌握站点车辆运行情况、及时 组织车辆调度、系统指挥解决突发事件和 分析运行规律的能力。

据鑫飞达集团统计,至今武汉公共自 行车的发展已经投入了近2亿初期投资, 而每年还有近6000万的运营费用。钱从哪 儿来?

目前在武汉运营的鑫飞达和龙骑天际 两家公司的盈利方式差不多,都是通过广告牌出租。硬件建设之初的保证,是相对充足的贷款。

以鑫飞达为例,初期投资 2 亿元人民币,除了企业自有资金 1.2 亿,另有浦发银行无抵押贷款 5000 万,明确用来支持武汉公共自行车业务,另外的 3000 万来自其他贷款。

"'武汉模式'的社会责任体系也在逐步建立,在三年中近200家企业参与了爱心模式共建,政府聘用下岗工人管理站亭,并给他们发放补贴。从2010年开始政府补贴政策开始实施,每新建站点补贴10万、每辆新自行车补贴100元,对于符合条件的"公益岗位"下岗工人政府补贴1000元/月。"有了强有力的政策扶植加上广告收入,到明年我们基本可以实现收支平衡",刘纯启介绍到。

龙骑公司杨伟川说,其实广告牌收益只占收益的一小部分,整个租赁系统的网络综合效应收入才是真正的盈利点。

武汉公共自行车体系运营费用表:

资金性质	资金数量	资金来源	所占比例
运营费用	约 4200 万	广告 传媒	70%
运营费用	约1200万	政府补贴	20%
运营费用	约 600 万	爱心企业共建 社会捐赠	10%
年运营费用	约 6000 万		

针对运营中出现的车子修理不及时、吃饭时间还车不便等问题,也为了增加管理员收入、提高站亭资源利用率,鑫飞达在 2009 年 12 月试水站亭承包经营。

鑫飞达的计划是:充分整合广告牌资源,利 用现有终端、渠道资源,开展电子信息商务,建 立网上绿色商城的同时,逐渐推广无人值守的智 能租还车系统,控制成本,降低费用支出。

网上绿色商城,是以图片、目录的形式把商品呈现在租车点将要安装的电子屏上,供消费者选择。也就是说,租车点不用卖具体商品,消费者只需点击电子屏,不但能购买相应产品,还能打印如肯德基、麦当劳等各类优惠券,利用终端网络开展一些便民信息服务,如代订、代购、代销、图片展示,实物展示,帮助环保节能企业相关产品的推广和宣传。

问题仍然不少

从 2008 年至今, 武汉公共自行车系统在运营中不断调试中扩大。有效解决了很多市民的短途交通问题。上班族陈女士在接受采访时说, 她每天上下班都是骑自行车, 一开始不太习惯, 后来觉得确实很方便。而过去, 虽然只有就三四站的路程, 乘坐公交车要等车而且很挤。

不过目前市民反映的问题仍不少,公共自行 车的管理仍需要改进。

由于目前武汉的公共自行车由鑫飞达公司和 龙骑天际两家公司分块运营,两家公共自行车的 借还系统不一样,所以使用者无法完全实现公共 自行车的跨区借还。由于没有建立统一的数据库 系统及其相应的终端智能查询系统,自行车使用 者无法预先知道特定站点在一定时点内自行车的 存量问题,这一现象直接带来了自行车在特定时 空中的供需矛盾,给自行车的借还带来了不便。 (《武汉公共自行车发展现状和对策》,黄小宝、 吴世军,武汉科技大学)

另外,公共自行车损毁、部件被偷的想象仍较严重。2012年7月,公共自行车管理处的李先生接受采访时说,他管理的站点使用自行车的人不太多,车子有二十多辆。但还是有部分自行车受到损坏,甚至有人并不用车,只是为了恶意损坏。2011年在武汉晚报、市文明办等部门的倡导下,市民发起了"护车"行动。

此外,目前的站点设置仍有待优化。2009年 有媒体采访到一些小区居民抱怨租车点设立在小 区内,使得小区进出人员复杂,甚至有小偷混进 来伺机作案。租车点还挤占人行道,使居民失去 纳凉、打羽毛球的场所。有些居民采取了较为过 激的行动,掐断了站点的电源,使其无法运营。

此外,市民对公共自行车的骑行环境满意度 较低,缺少景观路线的设置,公共自行车的游憩 服务功能仍未体现。(《绿色网络化的公共自行 车系统研究——以武汉为例》刘婕,华中科技大学)

武汉公共自行车系统的建立和运营,由于以企业为主体,在创新运营模式上,将长久的面临一个典型问题,那就是如何解决自身利益和公众利益的平衡。也就是,既要提高免费服务功能,又要不失公共服务的透明化、公众参与等属性,还要保证企业的盈利。政府虽然不直接参与运营,但其角色仍至关重要。







杭州: 因势利导柳成荫

文/吕明台

编者按:

杭州是中国公租自行车议题中绕不开的范例。

这一起源于对西湖边零散出租业务整合的管理决策,必将因为尊重城市需求、因势利导、主动担当政府公共责任,而在当代城市交通史中写下一笔。

今天, 杭州面临的问题已经是: 杭州模式是否可以复制? 如何将其顺畅输出?

格意义上的公共自行车制度面世尚未超过 十年,但已积累了丰富而可贵的经验。这 其中当然首推 2005 年法国里昂的创举,当时里昂 首次以政府的名义设置 200 个公共自行车租赁点, 开创了这一风潮。

这种由行政机构使用财政资源配备人财物、公民享有免费或近乎免费地使用公共自行车的制度,由于符合当今环保浪潮、又能缓解城市交通,很快推广到巴黎、纽约和芝加哥、首尔等,也引起了中国地方政府官员的注意。

中国浙江的首府杭州,便是中国第一个输入 移植该制度的城市。虽然此前北京等地也曾有类 似的自行车租赁项目,但由于缺乏公共自行车制 度所应有的"市民享有免费或近乎免费使用权利" 的内涵,严格意义上并不能算公共自行车,大半 中途夭折。

而杭州的公共自行车,一开始便奉行财政扶持、近乎免费的措施,无论是运营的规模、使用率和可持续性,在中国都可算成功经验。2011年被英国广播公司(BBC)旅游频道评为"全球8个提供最棒的公共自行车服务城市"之一后,这一模式,更成为中国其它各大城市公共自行车运作学习的样板。

从 2008 年 9 月正式投入运营以来,杭州的公 共自行车已运作了 4 年。4 年来,经过媒体高频 率的曝光和当地政府强力的支持,经历服务方式 的修改、服务点的不断增加,杭州向全国甚至是 全世界递交了一个公共自行车服务系统的成熟样 本。在杭城的街头巷尾,红色的公共自行车已经 是市民生活和旅客游玩必不可少的交通工具。

最新的数据是,2012年4月30日,杭州的公共自行车服务点总数已达到2719处(含滨江、下沙、萧山、余杭),车辆数达到6.5万辆。2011年租用量达到8718.19万人次,日均租用量突破23万人次。2012年5月4日,杭州的公共自行车租用量再创新高,达到36.55万人次,最终使其成为全球最大最成功的公共自行车项目之一。

凭借车体广告、技术输出等市场化运作,杭 州公共自行车交通服务发展有限公司已经初步实 现了收支平衡。

值得称赞的是,这个当初为解决杭州"最后一公里"出行难题而建设的公共交通出行系统,不仅实现了自身的"自我造血",更让公共自行车杭州模式迅速在国内扩散。通过旗下子公司金通公共自行车科技开发有限公司,杭州公共自行车交通服务发展有限公司至今已成功实现对舟山。

海宁、江阴、东莞、佛山、太原等 20 多个城市(区县市)的技术输出,技术输出的营收超过 1 个亿,合同收入金额接近 2 个亿。

原是无心插柳

作为著名的旅游城市,杭州此前一直存在着 大量的个体自行车租赁点。

杭州公共自行车交通服务发展有限公司总经理章福民回忆,由于西湖边有很多个体自行车租赁,各自为政,经常有游客投诉服务质量差,杭州市政府遂希望借"统一"实现规范管理。——2008年4月,在杭州市政府的主导下,杭州公交集团与杭州公交广告公司共同出资500万元,组建国有独资的"公共自行车公司",专司公共自行车实验。

章福民介绍,始于 2008 年 "劳动节"的这项 尝试,最初只是一个应急的新试验。步伐也是试 探性的: 2008 年 5 月 1 日试运行时,杭州只设置 了 61 个自行车租赁点、2800 辆自行车,服务点 亦主要设置在景区,"景区风景好,适合骑行,而且也是交通拥堵的重灾区"。

但由于缺乏经验,这项尝试一开始设置了繁 琐的租赁手续,故障率高发,使得人们对此的接 受程度一开始并不高。

章福民介绍,"租车、还车、收取押金、返还押金……来来回回,租赁的手续多达十多道,车没租到,人先急了"。更糟糕的是,自行车故障频发,"当时的租用成功率不到50%"。直到2008年国庆节,才勉强扩张到5000辆自行车,每天也不过1.4万使用人次。

为了提高效率,公共自行车公司随后迅速升级了租车系统,简化了诸多手续。比如,之前租车,需要在公共自行车租赁点的 POS 机上刷卡交纳押金;还车时,需要再刷 POS 机,以返还押金。而升级后 POS 机内置在自行车架上,无论还车取车,都只要在车架上刷卡。

另外,针对市民投诉,自行车公司延长了服务时间,设置多个24小时服务点,甚至投放了大批带小孩座椅的自行车。为了解决早高峰租车还

车难的问题,他们甚至在每个服务点设置了视频 监控,在总部不停查看流量,进行及时调节。

同时,公共自行车公司也奉行免费租用原则,最终使其变得广受欢迎。——只要使用在一小时内,无需付费,"有时快到时了,使用者会到就近的服务点先还车,再租车,以延长免费时间。"

细节的完善刺激了人们的兴趣。和中国太多的大城市一样,杭州在过去十年房地产和私家车双重无限制的增长后,平均每5个人就拥有一辆汽车,城市交通几乎陷入寸步难行的困境。"杭州的'行路难'、'停车难'问题,丝毫不亚于北京和上海。"杭州市交通局一位人士说。

坐困堵车囚笼的车主们,很快观察到了免费自行车的好处。在上下班高峰时,"看着大家憋在汽车里、半天动弹不了,而我骑着单车,在林荫道上,吹着口哨一路向前。"一名本土网民在自己的博客上写道。

相较于最初只是为了规范景区服务设施的初衷,这真是无心插柳柳成荫。主政者发现,借此试验,让慢行交通与公共交通无缝对接,竟是缓解城市交通积弊的密钥。

杭州市随后正式决定构建更大的公共自行车交通系统,按公共服务定位进行构划,意图让慢行交通与公共交通 " 无缝对接 " ,破解交通末端 "最后一公里"难题。整个公共自行车交通系统依托公交,按照"政府引导、公司运作、政策保障、社会参与"的原则构建。发展杭州公共自行车系统体系,构建公共交通与自行车换乘(B+R)及停车换乘(P+R)组合交通模式,并迅速加大对此的投入。

原杭州市委书记王国平更要求重新考虑自行车的通行问题——"自行车道和人行道可以两者兼有,实在不行,必须保证有自行车道。"王还提出,甚至高架桥上,也考虑建自行车专用道,"否则公共自行车骑过江很麻烦。"

突飞猛进的结果是,杭州 2009 年国庆前已设置 1600 个租赁点、4万辆自行车车,单日使用人次已突破 15万。数据统计表明,杭州公共自行车使用者 90%以上是市民或长期在杭州的外来务工者,而中外游客不到 10%。杭州再一次证实:公共自行车体系的建设,无法脱离公共道路交通的





整体思维,其首要属性,必然是城市公共品,而不是靠市场运营就可以解决一切的生意。

最新的数据是,2012年4月30日,杭州的公共自行车服务点总数已达到2719处(含滨江、下沙、萧山、余杭),车辆数达到6.5万辆。2011年租用量达到8718.19万人次,日均租用量突破23万人次。2012年5月4日,杭州的单日公共自行车租用量再创新高,达到36.55万人次。章福民出示的统计数据显示,公共自行车出行在杭州公共交通总量中的份额已接近4%,其节能减排的作用不容小觑。

由于迎合了哥本哈根气候大会前低碳出行的 思潮,这一政策更被政府当做地方的政绩频频向 外推广。

维护是最大问题

在北京的很多公租自行车因为运营难以为继、少人问津而直接进入报废的时候,杭州已经开始面临全然不同的新挑战——因为公共自行车的较高使用率,防窃和维护的压力越来越大。

章福民介绍,"我们在考察巴黎自行车系统时,就发现他们的破损率和失窃率极高,所以一开始就加强这方面的防范也。"比如设计人员将自行车的颜色定为大红色和橙红色,"就是为了和普通自行车区明晰分开"。

同时,公司制定了严格的信用管理机制,以保证公共自行车畅通推行。公共自行车的管理制度规定,对凡违背信用、长期占用公共自行车的,除按规定计费结算外,另收取每天10元的损失赔偿,并报公安机关备案。该租车者及IC卡也将被列入信用黑名单,终身取消租用公共自行车资格。同时,租车点设置了先进防盗设施和视频监控,"运行近一年来很少发生偷盗现象,人为的微小损害比例为千分之五。"。

不过日常的自行车维修依然工程庞大,成为一大难题。2012年8月26日,杭州知名学者傅国涌在骑用公共自行车时,遭遇意外引发社会关注。当时他骑出不到500米,车头突然散架,车轮脱离。人摔到了地上,脸部、手臂及肩膀均有

挫伤并流血。

傅国涌当天发了一条带图的微博: "上午 10 点多,租用杭州的公共自行车,骑了不到 500 米,下桥时,车头突然断了,将我摔在路上,肩膀、手臂、脸上、嘴唇多处受伤。感谢路上相识和不相识的朋友照顾、帮助。"而附图显示:自行车前叉断裂,车兜拖在地上,前车轮仅靠一根刹车线与车把手相连。

杭州市公共自行车公司介绍,发生事故的公 共自行车编号是"093822",是一辆2009年投放 的车辆,已经使用3年了。根据租借车记录显示, 这辆车平时的租用量比较大,昨天被租用21次, 前天被租用12次,再往前每天基本都有20多次 的租用量。8月到目前为止,被租用349次,日 均租用量13.42次,远超过一般一辆自行车日均 六七次的租用量。

处于超负荷状态的自行车不在少数。公共自行公司修车组的骆师傅解释说,现在杭州市平均每天有23.8万人次租用公共自行车,碰上节假日,能高达37万人次/天,平均下来,每辆车每天会被使用5次,这就使得损耗程度加大了,家用自行车三五年才会出现的毛病,公共自行车半年就会出现。

也因此,维修队伍一直在扩大。他回忆, 2008年公共自行车刚投入使用,当时全杭州共 2800辆公共自行车,维修师傅才30多人,现在 全杭州已有65000辆公共自行车了,队伍已扩大 到150多人。按车圈组、分解组、组装组的分工 不同,他们每人每天要完成100多辆公共自行车 的二级维护和保养工作。

公共自行车公司副总经理陶雪军说,从 2011 年下半年开始,公共自行车公司把投放超过一年 的公共自行车全部送进石桥的停保基地进行保养。 "对所有零部件进行解体检查,或者更换,也就 是我们所说的大修,因为有些故障是日常保养发 现不了的。"陶雪军说。

这处停保基地,从一楼到三楼总共3000平方米,40名工作人员以流水线的方式,对车辆进行大修。"每个月平均修2000辆。目前杭州有6.5万辆公共自行车,大部分超过一年了,需要进行大

修。"除了停保基地,杭州还有40个公共自行车 驻点维修点,比如少年宫的公共自行车点,每天有 2名工作人员对该点的公共自行车进行检查维修。

为提高工作效率,2011年7月,公共自行车公司开始全面应用"疑似故障车辆判别系统",通过系统对疑似故障车辆进行排查、锁定和相关信息的筛选,实现故障车辆及时维修,确保公共自行车的完好率。

陶雪军讲解"疑似故障车辆判别系统"的工作原理说,"如果系统发现某辆车每次租还的连续动作都在两分钟内完成,这样的情况连续发生,我们就会判定这辆车为疑似故障车,就会立即联系工作人员实地查看,如果是'病车',就立刻下架进入报修流程。"

同时为了防止骑行意外带来的法律风险,公 共自行车全面投保了骑车人人身意外伤害险、租 赁第三者责任险。若有人在使用公共自行车时发 生道路交通意外事故,本人受伤的,经相关人员 实地勘察并提供相关证明可获相应的保险赔偿; 不慎造成他人财产损失或者人身伤害时,保险公 司亦将对第三者进行赔偿给付。两者的最高保额 均为 10000 元。

收支平衡但经验难以复制

与国外的部分城市不同,作为一项公共事业,杭州公共自行车,除了财政扶持,更多依赖通过市场化运作模式,以维持收支平衡。

目前,杭州明确规定每年从土地出让金中提取 2.5%,这笔资金除了投入公共自行车外,还会投入公交汽电车和出租车系统中,一句话来说,3 年的投入在 4 亿元左右。

"公共自行车日常运营费的另一个重要来源,主要靠企业广告收入和自行车租金收入。"陶学军介绍。2010年12月23日下午,杭州公共自行车停车棚(亭)、自行车车身广告媒体五年经营权对外招标,思美传媒股份有限公司以2800万元/年,以后每年在上一年度基础上递增10%的价格中标。自此,思美传媒取得了分布在市区1035个公共自行车服务点上的834个双面灯箱、817

个单面灯箱、581 个亭背灯箱以及 5 万辆公共自 行车车身广告五年的经营权。

陶学军介绍说,2011年,杭州公共自行车的营运成本预计在6000万元左右,2800万元的广告收入将解决成本的一部分,"还有2000多个亭子,每个3万元,有一些零散的收入",也解决了一部分。"总的来说,目前基本实现收支平衡。"

虽然,后期还有较大的更新投入费用(比如,2008年5月1日最早上路的2800辆自行车已经在去年"退役",后期的添置自行车及日常维修费用十分巨大),但公交公司对笔者表示,他们正开拓更多的盈利渠道,这有的其余地方可以复制。

比如,2012年,他们和义乌贝克曼集团合作,对杭州公共自行车服务亭进行系统改造,准备升级为公交智能便民服务亭。除了能查公共自行车租还记录,还能24小时售卖食品、饮料,支持银行转账,还具备信用卡还款、手机充值、游戏充值、机票预订、购买彩票等多项功能。如果进展顺利,根据规划,未来两至三年,争取建成2000-3000个,形成遍布杭州的"智慧公交点"的商业开发网络,前景可观。

不可复制的,则是其自我输出能力。2008 年以来,武汉、海南、宁波、苏州、上海等地官方陆续来杭考察咨询该项目。而无锡江阴、海岛小城舟山,则已直接要求杭州提供全套的自行车系统,直接复制到当地。

在此前四年多的实践摸索中,公共自行车公司旗下子公司金通公共自行车科技开发有限公司研发了整套的自行车系统控制租赁体系,这其中不仅包括硬件,还包括软件,比如锁桩、查询机等租赁服务系统,机柜、服务器等核心控制件及配套监控、服务器附带软件系统等。由于拥有多项与公共自行车有关的专利技术,杭州公共自行车交通服务发展有限公司至今已成功实现对舟山、海宁、江阴、东莞、佛山、太原等20多个城市(区县市)的技术输出,技术输出的营收超过1个亿,合同收入金额接近2个亿,增加了自己的经济"造血能力"。

这显然是一桩很不错的生意,不过公共自行车公司副总经理陶雪军承认,在这点上,杭州并不具备可复制性。





伦敦:自行车革命

文/贝丝・沃尔克(中外对话"第三极"项目英国负责人) 翻译/东峻

编者按:

伦敦陷入了纠结。

跟大量正在重新跨上自行车的中国城市相比,伦敦已经走过了自行车复兴的初期阶段,开始面临更深入的挑战。

道路的安全和便利、综合保障、经济核算,无不成为承载争议的问题。它让我们看到:单纯投放和增加公共自行车的覆盖,是不能从根本上解决问题的。城市交通必然是一个有机的网络,必然需要一整套相互呼应、相互匹配的系统方案。

对于中国城市公租自行车的未来,这是很好的预警。自行车,将不断挑战城市的智慧。

提要: 伦敦一直试图推广自行车出行。然而,由于未能将这一交通方式纳入城市规划,导致争端不断升级。贝丝·沃尔克撰文。

目的一个周六,一万多人冒着蒙蒙细雨骑车穿行在伦敦的街头,拉开了一场声势浩大的自行车行车安全运动。一群身着防水衣、佩带着荧光装置的骑车人蹬着挂满气球、铃铛以及斑马头装饰的自行车拉开了英国历史上规模最大的一次自行车游行示威活动。本人也是这场"自行车大游行"的亲历者之一。

"在伦敦街头川涌的车流中穿梭,不但惊心动魄,还非常危险。我们希望能够优先考虑骑车人的路权,保证骑车人的安全,就像荷兰那样。"一位身着荷兰传统服饰、脚穿红色木鞋、车后座绑着一盒盒郁金香的女士对我说道。

今年,自行车出行和骑车安全迅速成为伦敦 政治议程中一个引人关注的问题,并且成为市长 选举过程中的关键问题。"自行车大游行"的组 织者 伦敦自行车运动协会(LCC)打出了"爱 我伦敦,效法荷兰"的口号。选择这一口号的原 因是因为阿姆斯特丹的街道以自行车天堂而著 称,并且各种交通工具中,自行车的出行率占到 47%。相比之下,伦敦的这一数字仅为3%。

《泰晤士报》也在全国发起了一场自行车行车安全运动。起因就是该报的一名记者在骑车过程中被一辆白色面包车撞倒。在这样一个背景下,所有参与市长竞选的候选人都对 LCC 发起的运动表现出了支持。而再次当选市长的鲍里斯·约翰逊在他的第二届任期内也依然面临着如何兑现这些承诺并为其提供资金支持等诸多问题的困扰。但是,有一件事却非常明朗。那就是,伦敦的骑车人已经掌握自己的政治话语权。

目前,伦敦的骑车出行率并不高,但是这一出行方式已经开始受到越来越多人的青睐。骑车上路的人数与十年前相比增加了150%。自行车商店、自行车俱乐部、自行车修理课程、销售名家设计的莱卡骑车服的精品店等衍生行业如雨后春笋般地出现在伦敦的街头巷尾。

而自诩为这场轰轰烈烈的自行车运动领导人的正是市长本人,正是他发起了这场他口中的"自行车革命"。随着城市的扩张,公路、公共汽车及其他享受高额补贴的公共交通路网都面临着人满为患的压力。而市长希望能够通过自行车革命使这一压力得到缓解。据预计,2031年,伦敦人



伦敦市长和施瓦辛格骑车宣传公共自行车租赁计划

口将达到 1300 万。人们的交通出行需求将会增长 30%。

众所周知,约翰逊本人就是一名自行车爱好者(尽管因为过多地关注驾车人的利益而常常受到指责)。他不仅公开表明自行车出行是一种"非常好的新型公共交通方式",并且计划到 2026 年将自行车出行率在 2001 年的基础上提高 400%。

由他发起的这场运动的核心组成部分就是以他的名字冠名的伦敦公共自行车出租项目——"鲍里斯自行车项目"。毫无疑问,这是让他十分高兴的事。伦敦自行车租赁计划于 2010 年 7 月份启动。据称,该项目将提供 8000 辆公租自行车,建设 570 座存车处。这些自行车遍布于市中心的各个角落,每日出行达到 24000 多人次,令出租车司机深感威胁。据主管伦敦交通路况的政府部门——伦敦交通局的网站称,迄今为止,租车人次已经将近千万。伦敦大学空间分析研究人员对自行车位置变化数据进行了分析。从它们制作的

动态变化图来看,整个城市就好像是一个不断律 动的大脑。

伦敦交通局的数据显示,该计划吸引了大约 13.7 万人的积极参与。人们只要一年支付 45 英 镑就能拿到一把塑料钥匙,从停车处开取一辆自 行车,而临时用户则只需在存车处刷一下信用卡 就能够很轻松地租到一辆自行车。支持者称该项目"促使人们的行为发生转变,更多地采用骑车 出行",甚至还认为该项目使人们"尝到了骑车的甜头"。

当然,对于那些自己没有自行车的伦敦市民 而言,这个计划给了他们别样的体验。让他们能 够在清晨拥挤不堪的街道上快速穿行于地铁站之 间,能够闲适地骑行于伦敦海德公园之中,能够 在酒吧打烊后骑车摇晃在回家路上(该项目全天 候运营)。而对某些人而言,自行车还能带来刺激。 一些自行车爱好者组织了"公租车"夜骑、野餐、 铁人三项等活动。一位伦敦市民甚至还建立了名



为"骑车去约会"的博客。

两年来,自行车公租计划已经成为伦敦的街头一景,甚至四月份的自行车示威大军中也能看到它们的身影。然而,该项目也受到了不少指责。反对者认为该项目费用太高,未来六年的实施运营成本预计将达到1.4亿英镑(2200万美元)。约翰逊声称该计划不会让纳税人掏腰包。然而,根据一个名为市长观察的博客披露的数据显示,纳税人才是该计划最大的资助者。

该计划的赞助企业——巴克莱银行集团已经 承诺提供 2500 万英镑的资金支持,仅占该项目初 期成本的 18%。巴克莱银行集团同意后期再追加 2500 万英镑。。而作为交换,该企业的标志在自 行车和存车处随处可见。而为了将该项目范围扩 大至市中心以外地区,还需要伦敦各自治市拿出 数百万英镑。

此外,自行车的车况和租赁的便捷程度等技术问题也令人抱怨不已。去年夏天的一项调查显示,随着新鲜感的逐渐减退,人们也变得愈加挑剔。该调查还发现,大多数用户都是年龄在 25 岁到 44 岁之间的男性,很多人的年收入在 5.5 万英镑以上。对于那些认为公租自行车不过是花纳税人的钱购置的"时髦男孩的玩具"或者是为了"满足旅游者的好奇心",这一调查结果显然给他们提供了证据。

然而,该计划无论是从规模,还是从愿景而言,都算不上是大手笔。毕竟,几千辆自行车对于解决交通阻塞而言,作用微乎其微。尽管该计划将以奥运会为契机扩大服务范围,但是,却依然局限于城市的中心区域。而对于最需要通勤工具的伦敦郊区而言,该项目还鞭长莫及。原绿党市长候选人詹尼·琼斯就曾表示,"与巴黎的 Velib 计划相比,伦敦的自行车租赁计划不仅规模要小很多,就连愿景目标也差强人意。"市长承诺,到 2026 年,自行车出行人次将增加百万,但是目前,这一目标仅仅实现了 3%。另据调查显示,尝试骑车出行的伦敦市民人数仅有 8%。

"真正导致该计划失败的原因在于伦敦交通 局和伦敦市长并没有考虑大量市民骑车上路所带 来的后果。减少机动车通道,增加自行车通道,

20

这才是我们应该从其它欧洲项目中汲取的重要经验,"知名交通评论员克里斯蒂安·沃玛尔说。

过去十年,自行车租赁计划在欧洲大陆得到了迅速推广,影响也愈加深远。目前已知的社区自行车计划最早始于1960年。由丹麦工业设计师Luud Schimmelpennink 领导的激进团体在阿姆斯特丹的街头放置了一些白色自行车。然而,当日这些车子便被警察没收。其他一些官方计划也因为人为破坏和后勤保障等方面的问题而以失败告终。

然而,近几年,所谓的"第三代"自行车租赁计划取得了较大的成功。这些计划中都包括了设备先进的存车处和配备电脑追踪设备的自行车。目前,巴黎的 Velib 计划可供出租的自行车数量超过 2 万辆。2007 年该计划启动至今,租车人次超过 1.05 亿。与伦敦相比,该计划的费用较低 (24小时费用为 1.7 欧元,租车卡年费为 29 欧元)。此外,还有一点非常重要,用户可以使用地铁交通卡租车,从而使自行车租赁网络与其他城市公交系统融为一体。这样一来,自行车租赁计划便能够取得一定的收益。巴黎目前从这一计划中每年可以获益 1400 万欧元。

同样,巴塞罗那的自行车租赁项目也使人们的生活习惯发生了改变。《英国医学杂志》发表的一篇研究报告称,该市的这项计划不仅成功地降低了碳排放,还改善了城市居民的身体素质,由此每年能够挽救12人的生命。

新一代自行车推广计划将给这一领域带来更加翻天覆地的影响。四月份在莱比锡举办的国际交通论坛上,飞利浦·道格拉斯向我们展示了一款样车。据他介绍,这款车具备智能手机解锁功能。"这将对城市规划产生深远的影响,"道格拉斯说。

从这一角度来说,伦敦目前所作的工作似乎还停留在表面。不仅如此,安全问题也是阻碍自行车租赁计划发展的一大障碍。英国最大的自行车公益组织——自行车旅行俱乐部的克里斯托弗·派克说:"数据显示,自行车是一种相对较为安全的交通模式,事故死亡率仅为1200万分之一。但是,(骑车)给人的感觉却很危险,路上的交通状况实在令人胆战心惊:巨大的交叉路

口,高速行驶的汽车和卡车,横冲直撞的出租车等等,而且人们普遍认为骑车人没有路权的观点。"鉴于这种情况,已经有自行车运动人士发出呼吁,提出了降低车辆限速,赋予行人和骑车人优先路权,重新对危险交叉路口进行规划设计,划分独立自行车道等多项能够增加骑车出行吸引力的措施。

然而,伦敦城市道路外侧辟出的12条蓝色自行车快速通道却起到了适得其反的作用,就像是将一群旅鼠引向悬崖一般将骑车人带入了川流不息的交叉路口。此次伦敦自行车示威活动中就有一位男士对我说道,"用颜料辟出专用通道并不能防止汽车撞你。"他还告诉我说,这是他在一次事故中被重型货车撞倒后第一次骑车。2011年,伦敦有十六名骑车人死于交通事故,其中两例就发生在以混乱而闻名的大环形交叉路口。然而,鲍里斯·约翰逊却安慰骑车人说,"只要多加小心就没事儿"。他的这一建议招来了严厉的批评。虽然鲍里斯冠名的公租自行车迄今为止仅发生过100起轻微事故。但是,这一数字不能证明任何问题,因为这种自行车车身笨重,在骑行过程中不容易发生倾倒。

大众自行车运动能够带来诸多好处,如降低 污染、缓解交通压力、提高人民身体素质等。然而, 仅凭简单地劝说是无法将这些好处发挥出来的。 政府必须让人们相信,

当然,一个更加全

面的发展战略需要资金投入。阿姆斯特丹在推广 骑车出行方面的支出为人均20英镑,而开展自行 车租赁计划的伦敦自治市在这一项目上的支出仅 为人均85便士。投资换来的结果就是,阿姆斯特 丹路边的停车位被改成了自行车专用道,自行车 出行率几乎达到50%,自行车出行所导致的重伤 和死亡事故仅为英国的三分之一。

此外,需要改变的不仅仅是城市规划,还有道路使用者的态度。伦敦最大的小型出租车公司 Addison Lee 的董事会主席最近表示,骑车人的伤亡事故在很大程度上是由骑车人没有经过训练所致。他的这一言论引起了人们的广泛愤慨。BBC 即将播出的 "英国街头的战争"节目中就记录了机动车驾驶员与骑车人之间爆发的冲突,而该节目对于调和矛盾似乎也起不到多大的作用。

伦敦的自行车租赁计划表明,未来,自行车 出行将在这座城市中发挥着举足轻重的作用。而 此次活动中我遇见的那些穿行于大街小巷的示威 者也让我感受到了人们越来越高的呼声。然而, 当我冒雨骑行在回家路上的时候,当我被一辆红 色公交车和白色的乐购货车夹在中间、在川流不 息的环形交叉路口动弹不得的时候,我深切地感 受到,伦敦依然任重道远。







整理 / 孟其

上海: "永久"的新责任

人们耳熟能详的国货老名牌"永久",在上海的公共自行车系统建设中扮演了重要作用,也 开创了独特的企业与政府合作的模式。

2009 年上海市永久自行车集团分别与上海市 张江高科技园区管理委员会和闵行区政府合作, 在远离上海市中心城的轨道交通 1 号线末端的闵 行区以及原轨道交通 2 号线末端的张江高科技园 区提供公共自行车服务,在闵行区和张江高科技 园区推广公共自行车项目,希望以此提高城市外 围地区居民的机动性水平、扩大城市外围地区轨 道交通车站的服务范围。

闵行区区长陈靖说,闵行区内有一号、五号、八号、九号等多条地铁线路,有上百万人需要通过地铁出行。长期以来,不少居住在距离地铁站1公里到3公里的居民,存在"公交太少、走路太远、打车太近"的尴尬。

上海公共自行车的租用方式是市民办理"诚信卡"。居民只要凭自己的身份证或者外来人口居住证,就可以到居委会登记申领"诚信卡"。 无需缴费或押金。诚信卡"是能够开锁、关锁的智能芯片卡。每张卡内预存100分积分,2小时内还车加1分,每天不超过2分。超过2小时将扣除相应的积分,如超过2小时扣10分,超过4小时扣30分,超过24小时扣100分。积分为0 时不能借车,不再给当事人办卡。

从 2009 年至今,闵行区已经有 23 万人享受到了免费租用自行车的服务。不过,这一创新的公共交通服务也遇到了难题和考验。按照计划 2012 年闵行区还将增加 1000 辆公共自行车,租车网点也要增加。但由于需求量大,仍会出现供不应求。"诚信卡"也可能供不应求。现在"诚信卡"发放数量达到了近 23 万张,但目前自行车的数量只有 1.9 万辆,由于申请办理"诚信卡"的人数远超公共自行车数量,车与卡的比例不足 1:11,因此现在闵行区已经停止了办新卡的服务。

根据闵行 2012 年度财政预算申请,明年闵行公共自行车数量将扩增 7000 辆,达到 2.6 万余辆,拟用于公共自行车项目的总预算金额为 2594.8 万元。按照办卡人数计算,公共自行车项目的使用人数不足全区人口的 10%。

永久集团开发了多项技术。专用车辆和锁具可以最大限度地避免失窃,分离式租赁锁柱系统可以避免类似巴黎公共自行车系统中出现借用时排队拥挤的现象,网络管理平台和ID 辨识系统可以做到全天无人值守。另外,锁柱的通讯功能通过 GPRS 实现,使网络的成本大大降低,也使租赁点装置的设置和扩容非常灵活。

株洲: 市长上街, 自行车提速

市长亲自上街骑行,全年投入资金1.54亿元——2011年,中国的中等城市株洲,成为城市公共自行车体系建设中的一匹黑马。

2011年5月,株洲公共自行车租赁系统投入使用。收费办法是3小时内免费,之后每小时2元。市民凭借有效身份证件,交纳200元押金后,可实名办理用户卡。市容环卫监督员、城管协管员、信息采集员、交通协警、治安巡逻员、低保户、进城务工人员和在株就读的大学生,可分别由城管、公安、交警、民政、建设、学校等部门凭单位担保证明集中办理团体上。

门凭单位担保证明集中办理团体卡,外地来株人 员可以凭有效身份证件,交纳一定押金后,随时 办理租赁卡。

在租赁网点的设置上,站点间距一般不超过500米。5月底前,400个站点、13000个锁柱和10000辆自行车全部安装到位,并全面投入使用。此外,株洲还投放了上千辆亲子车。

株洲公共自行车质量很高。这种无链条公共自行专用车(含三挡内变速),每辆成本在1200元左右,其硬件设施高于一般城市公共自行车系统。这种自行车防腐防锈,使用寿命可达5年之久;有二次停车锁,临时停车又无锁柱时,可像正常自行车那样锁起来;车身是汽车烤漆,坐凳杆内置GPS系统。此外,它的系统有自动报警功能。如果站点停车率达到80%,或少于20%,该站点将在系统中显示为红色,并按停放率高低排序,就近对接,实现最短距离、最快捷的车辆调度。

株洲市副市长李异建介绍,株洲公共自行车租赁系统实行"政府主导、市场运作、企业管理"模式,前期建设由政府全额投资、中标单位广东顺德天轴车料有限公司负责承建,后期的运营管理实行市场化。政府主导成立的株洲健宁公共自



株洲市委书记陈君文参加自行车宣传活动

行车发展有限公司承担了系统的运营管理。建宁公司株洲同时已经开始逐步走向全国,截止 2011 年底,已有湖南浏阳、深圳盐田、西安等城市与健宁公司签约。甘肃兰州、山东济宁、曲阜、江苏泰州、江西新余等城市正在与株洲市健宁公司治谈中。

为开建公共自行车租赁系统,株洲对各地公共自行车建设的成功经验及存在不足开展了为期半年的调研;在此基础上,通过各种形式组织了较大范围内的民意调查,并召开了社会各界参与的听证会。

截至 2012 年 1 月,株洲市市民办卡已超过 15 万张,并以每天 400 张左右的速度递增,公共 自行车使用量超过 3000 余万人次,单日最高突破 22 万人次,日均使用量在 15 万人次以上。现在 几乎每个株洲家庭中都有一张租赁卡。株洲公共 自行车系统推出以来,市民反映较多问题是取不 出车、锁卡等,健宁公司从 7 月起开始对租赁系统进行升级。系统升级预计在 9 月底完成。

2012年5月"可持续发展市长论坛"上,50多位市长和市长代表被邀请骑公共自行车,沿湘江骑行。





策划主编:李 波 徐 楠 传播统等:郭京慧

美术设计: 李海宾



自然之友(北京市朝阳区自然之友环境研究所)是一家非营利性的民间环保机构,拥有一支近20人的专业团队,开展以城市环保议题为中心的各项工作。在工作中,与武汉、襄阳、广州、上海、河南、南京、深圳、浙江、福建、郴州等地的志愿者形成合作网络,共同致力于推动公众参与环境保护,支持志愿者关注本地的环境问题。

主页:www.fon.org.cn 新浪、腾讯微博:@自然之友



"中外对话"是世界上第一个中英双语的环境报道和分析网站,围绕中国环境、能源、应对气候变化、可持续发展议题,自 2006 年创办以来,已经成为英文世界获取中国相关信息的重要直接来源之一。根据浏览访问信息的统计,其读者遍及世界 190 多个国家和地区,目前在伦敦、北京、印度德里设有办公室,刊载高质量的独家报道与分析。

主页: http://www.chinadialogue.net/ 新浪、腾讯微博:@中外对话

