

# 杭州试点公共自行车 “无桩停放”

借鉴共享单车模式,对现有有桩公共自行车改造,达到既灵活又便于管理的目的



◀升级后的杭州城市公共自行车,加装了智能锁,可实现无桩停放。

中国城市公共自行车的发源地杭州,正在进行一场针对传统公共自行车运行模式的“革命”。

3月27日,杭州公共交通集团及承建商杭州金通科技发布城市“无桩公共自行车”,引发关注。与传统模式下依赖租借点及车桩,通过市民卡完成借车、还车程序的公共自行车相比,新式公共自行车采用智能锁,可通过移动扫码租借,此外,虚拟电子围栏的应用,也使得公共自行车实现“无桩停放”,获得与互联网共享单车类似的使用体验。

在接受记者采访时,杭州公共自行车交通服务发展有限公司副总经理吴国雄称,曾输出“杭州模式”的杭州公共自行车服务,近年也受到共享单车的冲击。而此次的改革,也力图在盘活现有资源的前提下,实现公共自行车功能的延伸。

## 共享单车兴起 “小红车”遇冷

2008年5月1日,中国第一辆城市公共自行车,出现在浙江杭州。首批投放的车辆,遍布于杭州市区内的61个服务点,总数量达到2800辆。由于车身为红色,这批公共自行车被称为“小红车”。

这是国内城市首次以公共交通服务的形式,探索破解“最后一公里”难题。

此后的9年,公共自行车在杭州迅速发展。记者从杭州公共自行车交通服务发展有限公司获悉,目前,杭州共有车辆租借点3770个,公共自行车总投放量达到8.58万辆。每天约有31.5万人次使用公共自行车出勤。

与之相对的是,预付押金办理市民卡,通过租借点进行租用,再将车辆停放至固定建设的停车桩,被称为公共自行车“杭州模式”。数年间,这一运行模式在国内多个城市得到复

制。杭州公共交通集团一名负责人向记者透露,国内400余个开通公共自行车服务的城市中,至少有200个具有“杭州基因”。

在移动互联网时代,“杭州模式”受到挑战。手机客户端注册,无需办卡,随开随用的共享单车,开始冲击杭州公共自行车,并导致后者的空置率提高。

一名杭州市民告诉记者,目前杭州市面上至少有十家共享单车品牌,色彩多样,居民出行时,不少人已不再选择“小红车”。

共享单车“围城”,杭州公共自行车开始尝试“突围”。2016年8月28日,西湖景区周边沿线100个服务点推出“扫码租车”功能,市民通过手机客户端或者微信端扫取“小红车”车身的二维码后,可实现“无卡操作”。

## 限定区域停放 否则无法锁车

值得注意的是,目前,“扫码租车”只限西湖景区周边的租借点。此外,在还车时,用户仍需将“小红车”推入租借点的锁止器(车桩)中。

探索仍在继续。2017年3月15日,杭州公共自行车实现“24小时”服务。

尽管有这样的尝试,相比共享单车,定点停放的“小红车”依然显得并不方便。上述杭州公共交通集团人士称,这样的使用体验,也直接影响了公共自行车的使用率。

3月27日,杭州公共交通集团发布了由杭州金通公共自行车科技有限公司承建的新式“小红车”。与之前的版本相比,新车除全部配

备智能锁,实现移动端租借外,还对传统的公共自行车运行模式进行颠覆。

杭州金通科技一名负责人告诉记者,本次改装,基于传统“小红车”还车难的痛点,开发出虚拟“电子围栏”。通过设置“电子驿站”,在车载定位装置中,设置市区内可停车区域,通过客户端对用户进行提示,从而实现在可停车区域“无桩停车”。

在上述负责人看来,传统公共自行车存在的办卡、还车不便等问题,将在新式“小红车”中得到解决,而相比随意停放共享单车,由于限定可停放区域,否则车辆无法上锁,新式“小红车”对城市管理更为“友善”。

## 对话

### 杭州公共自行车交通服务发展有限公司副总经理吴国雄： 要解决有桩模式还车难问题

城市公共自行车的诞生地、运行模式的输出地,杭州曾凭借这一“品牌”,在国内外赢得关注。面对共享单车的冲击,也尝试寻找出口。记者与杭州公共自行车交通服务发展有限公司副总经理吴国雄,进行了一次对话。

#### “共享单车对传统模式有借鉴意义”

记者：为什么要对现有的城市公共自行车进行改造？

吴国雄：这与共享单车进入杭州市场,并对公共自行车产生冲击有关,这种冲击主要是来自模式上。

记者：这种冲击带来了什么？

吴国雄：共享单车进入市场,导致技术、人才、资本被引流到自行车行业,产生新的风口,对我们传统模式也有借鉴意义。

记者：目前公共自行车模式存在什么问题？

吴国雄：受困于“潮汐现象”,常常出现的一种情况是,单位附近的还车点车桩“满员”,使用者到了目的地,但是无法正常还车。固定建设的车桩数量有限,导致还车难问题,这是现行模式急需解决的。

记者：要从哪方面进行改革？

吴国雄：公共自行车的功能延伸,包括移动租借和无桩停车。

#### 改革成本由财政承担

记者：为什么不直接借用互联网共享单车模式？

吴国雄：实际上,共享单车给城市管理带来的影响,同样值得注意。在给一部分人提供方便的同时,随

意停放的问题,是侵犯另一部分人的“路权”。

记者：传统模式有哪些值得保留的部分？

吴国雄：杭州发展公共自行车9年,租借点的规划和设置,我认为还是合理的,这一部分是我们的好传统,应当保留。传统的模式便于管理,更加有序,这一点也要坚持。

记者：公共自行车改革的成本由谁承担？

吴国雄：成本主要来自于更换智能锁,以及搭建虚拟“电子驿站”,由于是公共交通,这部分投入由公共财政承担。

记者：新式车辆何时全面覆盖传统公共自行车？

吴国雄：目前我们进行了尝试,并发布了新车,何时覆盖全部3700多个租借点,时间上还需论证。

## 延展

### 公共自行车应与共享单车“共存互补”

在很多城市,随着共享单车的兴起,公共自行车一度陷入沉寂。不少停车点内车辆空置,街道上鲜见公共自行车的身影。

杭州市公共交通集团副总经理章贤春曾公开表示,共享单车虽然在便利性、可达性上有所提升,但乱停乱放、维修保养、车辆安全、无序管理的问题,导致“随借随还”在一定程度上成为“随借随扔”。

章贤春承认,城市公共自行车在发展进程上“确实没有完全跟上时代的步伐”,还车难的问题没有得到根本的解决。不过,章贤春同时强调,规范定点管理也保障了出行的有序性,公共自行车的维保力量、调运力量,确保系统的高效运作,“这些都不是共享单车目前所能做到的。”

在接受记者采访时,杭州公共自行车交通服务发展

有限公司副总经理吴国雄表示,相比较共享单车,城市公共自行车面向群体更广泛,覆盖不接触互联网的老年用户。他认为,在现行的发展趋势下,共享单车将走向规范化和有序化停放,而公共自行车也将在突破“还车难”等问题后,更专注于技术开发和用户体验。“两者之间,应该是共存和互补的关系。” 据《新京报》