

2017年,平均每天有9.23万人次使用公共自行车出行,从那年起,我市决定暂缓公共自行车网点建设和车辆投放。如今,随着地铁新站点和新小区的增加,公共自行车的应用范围不断扩大,市民需求仍然强烈——

# 公共自行车,何日春再来?

记者 张燕 实习生 沈晨晨 常程程 文/摄

轨道交通4号线官山河站,一辆橙色的公共自行车处在众多电动自行车的包围之中,显得有些孤单。因为没有停车桩,而且地处主城区外围,这里几乎看不到公共自行车,也没有其他共享单车的身影。

市公共资源交易中心近日公示宁波轨道交通7号线、8号线一期各一个标段的施工招标文件。不断增加的地铁运营线路,把我们这座城市越变越大,而一些小区与地铁站间“最后一公里”的使者——公共自行车的投放,却在2017年戛然而止。

如今,共享单车发展缓慢,原则上不再新增,那么,作为我市民生实事工程的公共自行车项目,它的春天还会来吗?



近年来,公共自行车车把更换等大修项目增加。

就采访过他,一晃已经快8年了。8年里,毛师傅的工作量越来越大。“一开始每天修十来辆车,也只是紧紧螺丝之类的小养护。”毛师傅介绍,如今,他每天要对20多辆车进行大修,这还不包括各种小修小补。放眼望去,联谊宾馆前的一排公共自行车,都显得陈旧,年轻人更愿意去骑那些新投放的外观时髦的共享电动自行车。毛师傅

测算,现在3万多辆公共自行车,有10%的车辆已经换过车把,一半以上的车换过车篮,大部分车辆的脚踏、撑脚、链条、车座、刹车等均更换过1至2次。“还别说,这批车的质量确实挺好。”毛师傅感叹,以当年投入的“甬-0001”号公共自行车为例,从2013年至今,共被骑行7178次,骑行距离超2.5万公里,至今仍在服役中。

## 出路

市民需求仍然强烈,共享单车企业不是做公益的,那么,作为政府民生实事工程的公共自行车项目,如何承担起解决市民出行“最后一公里”的使命?

采访中,大家众说纷纭。有人说,公共自行车的桩位太落后,要学习共享单车的“无桩”方案;有人说,车辆需要更新;还有人说,最重要的是增加公共自行车的投放量。无论是谁,对公共自行车均持欢迎态度。

如何解决当前群众需求,尤其是地铁乘客、新小区居民的需求,让公共自行车的应用范围不断扩大?采访中,大家表示,首先,站在新形势下看问题,有关部门应该考虑增加公共自行车的投入。从2017年到2021年,共享单车市场的形势已变,城市发展日新月异,

群众的需求同样在改变。公共自行车的投放应转变思路,此前说是“暂缓”,如今市民呼唤重启。重启从哪里着手?从地铁新站点、人口集聚的新小区、新商业广场等入手。

其次,对于一些年轻人提出的共享单车式的“无桩”建议,采访中未发现此举可取。如果将公共自行车全面升级为新型无桩,只需要进行局部的技术改造。

再次,公共自行车车辆过于老旧,建议逐批更新。目前公共自行车并没有报废规定,但北京市交通委对共享单车曾提出“车辆使用三年应更新或报废”,或许可以作为参考。

春天,是适合骑行的日子。我们希望,不久的将来,宁波公共自行车可以迎来新的春天。

## 图示



## 孤单

“这里没有归还的桩,又想坐地铁去办事,只能直接停在这里了。”一天早上,在轨道交通4号线官山河站,一名公共自行车骑行者匆匆锁好车赶去坐地铁。这辆公共自行车,因为没法及时归还,而骑车人在外办事耽搁时间较长,直到晚上都没有被骑走。

南来北往的地铁乘客,在这里看到的公共自行车,都可能是“孤品”。因为在这附近,公共自行车投放得太少了。或许,一辆孤孤单单的公共自行车,可以看成是群众的呼声:这里太需要公共自行车了。

记者在4号线沿线的金山路站和官山河站随机采访了10名乘客,他们对在这些地铁站旁投放公

共自行车(或共享单车)都表示支持,其中有8人“希望有公共自行车(或共享单车)”,1人表示很少骑,但如果有公共自行车也愿意尝试;1人表示自己可能不会骑,但认为其他人会有需要。

轨道交通4号线于去年底通车,它从东钱湖直达慈城,被认为串联起了城市的两座“后花园”。4号线的中间站点因为经过老城区,无论是政府投放的公共自行车还是企业投放的共享单车,车辆资源都比较充裕,再加上公交车班次多,“最后一公里”的交通解决方案选择多样。但在4号线的两端,东钱湖方向,从金达南路站开始就很少见到公共自行车了;至于慈城方向,除了慈城站有公共自行车站点外,金山路站、官山河站都无车可用。据悉,官山河站西面是人口集中的慈城新城,而金山路东侧,则是人口更为密集的电商园区,这里的出行人群对公共自行车的需求量很大。



▲东门口运营网点,公共自行车停放有序。



▲地铁站旁的公共自行车需求量大。

## 辉煌

对于公共自行车,很多人还记得当初它们辉煌的模样。

2013年9月22日,宁波公共自行车正式投入运营,第一批投放虽然仅有32个运营网点、800辆车,但橙蓝的车身,成为城市的一道风景。更重要的是,公共自行车的投放,开启了宁波“地铁+常规公交+公共自行车+出租车”有效衔接的“四车一体”绿色交通出行体系。到2016年,我市分4批共投放公共自行车3.66万辆,共有运营网点1330个。

从第一批车辆的投放到2016年,宁波公共自行车风光无限。到2017年,虽然共享单

车已进入宁波市场,但公共自行车风采依旧,当年平均每天有9.23万人次使用公共自行车出行,累计租用量已突破1.35亿人次大关。

不过,好景不长。就在公共自行车日租量近10万人次的时候,“狼”悄悄地来了,而且不是一头“狼”,是一群“狼”。

2016年下半年,哈罗单车进入宁波市场,无停车桩、随借随还,注重便利的市民并不介意其高于公共自行车的租用价格,欣然享用。周先生说:“共享单车是我出行的第一选择。”再往后,共享电动自行车发力,更加方便快捷的出行方式,让共享电动自行车至今仍是我市共享单车市场当仁不让的主角。

## 使命

哈罗、摩拜、ofo、小蓝、青桔、享兔、享骑、小溜……共享单车的品牌不断出现,共享单车市场一度成为资本的竞技场。这时候,乱停放、车辆损毁等一系列管理问题出现。2017年9月11日,监管的大棒挥下,我市监管部门约谈了各共享单车企业,并规定从当天起,暂停在本市新增投放共享单车。这一天,离第一辆共享单车进入宁波市场不到一年。

2017年,是我市共享单车迅猛发展的一年。此前的媒体报道显示:自2016年11月第一家互联网租赁自行车企业HelloBike进入宁波后,共有4家企业落地。据企业自报统计,截至2017年8月,宁波共享单车注册用户超80万人,投放车辆超20万辆,日均使用量近40万人次。

“根据目前公共自行车现状与共享单车推广情况,结合城市空间承载能力、停放设施资源和公众出行需求,从提高财政资金绩效、发挥市场资源配置作用等方面考虑,经研究,我市决定暂缓公共自行车网点建设和车辆投放……”这是2018年8月,民生

e点通上,市原交通委对群众“今年还建设新的公共自行车网点吗”这一问题的回答。

如果说,共享单车能一直如2017年般红火,真正扛起解决“最后一公里”的重任,那么对公共自行车“暂缓”投放也是可以理解的。然而,共享单车把公共自行车“撞了一下腰”后,自己却难负重担。2017年以来,各种品牌的共享单车走马灯似地在宁波街头亮相,如今,真正存活于市场且消费体验不错的品牌仅两三家而已。有些品牌的共享单车几乎绝迹,不少市民退押金的申请仍处于“排队”状态,退款到账遥遥无期。

更何况,轨道交通所到之处,尤其是其两端已属城区外围,出于资本的趋利本质,大部分共享单车企业是不愿意到客流量相对较少、服务区域分散、运营成本远高于中心城区的地方投放车辆的。

这些城市发展的“新区”,正是宁波公共自行车服务有限公司的新使命所在。从2013年起连续几年作为政府民生实事工程的公共自行车项目,是时候再次扛起“最后一公里”的重任了。

## 顽强

目前,宁波公共自行车的现状如何?记者走访了我市一些运营网点,发现公共自行车的生命力堪称“顽强”。

先来看看骑行量。在共享单车最发达的2017年,也是市民骑行量最多的一年。这一年,宁波的公共自行车日均骑行量近10万人次,此后基本维持在日均七八万人次。其间,受疫情、天气等因素影响,一度降到日均5万人次左右。近期,我市公共自行车使用量又不断上升,平均每天保持在7万多人次。这些骑行量,仅仅是核心城区的统计数据,随着地铁站不断延伸,再加上新小区的增加,不仅公共自行车的骑行量将大幅上升,而且还将带动地铁客流量的增加。

其次看停车桩。从2017年开始,宁波的公共自行车,无论是运营网点还是车辆均没有增加,市民偶尔见到的“新网点”,采用的是“移桩”的办法。比如,部分租用量特别小的运营网点,经协调后移至需求量大地方;又如遇到道路建设、小区改造等,现有的运营网点也将拆除,它们有的过段时间原地重建,有的会移到附近更需要的地方。这样看来,小小的自行车,真是“一块砖”,“哪里需要往哪里搬”。

再看车辆。与刚刚“上岗”时的焕然一新相比,现在的公共自行车多少有些老旧。即使是重新上过色,还是看得出岁月的痕迹。在联谊宾馆网点,记者遇到了维修工毛师傅。毛师傅加入宁波公共自行车服务有限公司之初,记者