

分析  
报告

杭州对公共自行车有专项规划,8年才投放近9万辆

# 40万辆共享单车涌入 寸土寸金的城市中何处安放

现状

按国际惯例

杭州公共自行车周转利用率尚属合理

本报记者 段罗君 徐建国

杭州的公共自行车,花了8年时间,完成了8.58万辆公共自行车的投放。

接下来,据记者了解,共享单车多家运营商计划共在杭州投放40万辆车子。

如此大的单车量,还是在短时间内集中并喷,一时间造成部分区域道路混乱,影响了市容环境,让杭州的城管部门感受到了前所未有的管理压力。

一座城市到底需要多少辆自行车?激增的自行车背后衍生出的问题,杭州,准备好了吗?

有专家呼吁,如果政府部门不尽早规范管理共享单车的“野蛮生长”,而是选择继续观望,势必会造成更多社会资源浪费,无论是公共道路资源,还是行政管理成本。

如何科学布局,不仅是企业需要思考的,也需要政府部门的协调与规划。

据了解,早在2008年之初,杭州政府对杭州公共自行车的发展就做了专项规划。

杭州市公共自行车交通服务有限公司副总经理吴国雄表示:“目前,杭州公共自行车的发展规模基本符合政府当初规划的目标。”(见右图)

2015年底,杭州公共自行车总数为8.41万辆。2016年底,这个数字仅为8.58万辆——一年里,杭州公共自行车在数量上仅增加了1700辆。

杭州,现在的公共自行车,有没有达到饱和状态?吴国雄说:“是否达到饱和应以车辆的单车周转率来确定。”

排除车辆维修以及待使用状态,以租用量5万辆来计算,目前,杭州公共自行车的单车周转率是4.87%——吴国雄说:“按照国际惯例,这是一个相对比较合理的使用标准。这说明,我们车辆的投放利用率是比较高的。如果一味地大量投入,导致周转率下降,意味着资源的浪费。”

矛盾

珍贵的道路资源

与无序停放带来的管理难题

面对汹涌而来的新兴共享单车行业,倍感困扰的并不只是杭州——有报道称,上海市交通委约谈了摩拜、ofo等6家共享单车企业,考虑到中心城区停放点容量趋于饱和,要求即日起暂停投放。

杭州公共自行车花了8年时间,才完成8.58万辆的投放,并不是因为无法大规模提供车辆,而是在规模、选址等方面都需要进行系统规划。如今大量共享单车的涌入,让道路资源问题成为第一个凸显的矛盾点。

回顾过去,在服务点的选择上,杭州公共自行车也曾走过不少“弯路”。初期建设时,服务点主要针对公交站、小区等周边道路,有人行道的地方就实施布点,最终引来了商家、小区居民等人群的反对。为此,2009年,杭州市出台了“四合一公示”选址规范。

如今在杭州遍地开花的共享单车,问题反映最多的是占道停放、影响交通。短时间内并喷的共享单车,让杭州的城管部门也感受到了前所未有的管理压力。

据不完全统计,从2017年初至今,共享单车“霸占”公共自行车车位已经发生过不下2000次;前不久,多种共享单车因为投放时占用盲道等原因被杭州市西湖区城管部门责令整改……眼下,共享单车的违停成了城市亟待解决的问题。吴国雄告诉记者,公共自行车的工作人员每天都要花费大量时间和精力处理共享单车“占地”问题,以保障市民正常使用公共自行车。

专家视角

## 浙江工业大学教授吴伟强: 今年年底,杭州租赁自行车数量将超饱和

一个城市究竟需要多少辆自行车?杭州公共交通出行率占全市出行率在20%左右。这其中,公共自行车的参与度已达到6.54%——这个比重已经很高了。目前,杭州公共自行车并没有出现明显的需求缺口。而根据几家企业的投放计划,最保守估计,到今年年底,杭州租赁自行车的数量将超过42万辆。

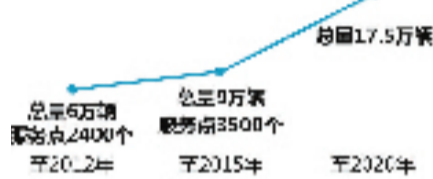
市民有自身的出行偏好。短期内,不可能有那么大的人口,改变固有的出行方式而使用单车出行。就算根据业内乐观的需求测算方式,每20-30人需要一辆自行车,按照目前杭州900万的常住人口数量,2017年底,杭州租赁自行车数量已超饱和。

需要注意的是,杭州还有数百万辆电动自行车,加上8.5

杭州公共自行车规划

2010年:投放滨江区、余杭区、萧山区  
2012年:投放江干区、市1

公共自行车投放量:



杭州市民公共自行车周转现状

2016年

杭州二城区

午晚时段:2800万人次

日均骑行量:5.63万

单车周转率:4.87人次/天



制图/龚子皓

困扰

共享单车企业:

多种管理措施何时兑现

作为杭州本土互联网企业,骑呗单车在进入市场前,曾向杭州公共自行车公司请教过运营经验。当时公共自行车公司给出的答复是,合规合法经营,不影响正常交通秩序。

对于目前发展中遇到的问题,各共享单车企业也有自己的思考和探讨,特别是集中在如何规范投放和规范用户行为。

骑呗单车公司相关负责人告诉记者,骑呗单车有专门负责车辆投放的运营团队。每次在投放车辆前,都会与当地城管部门进行沟通。在骑呗单车主要投放地杭州滨江区,当地城管部门也证实,骑呗单车投放前会提前与城管部门沟通布点情况,城管中队会与骑呗单车投放人员一起现场查看,确定不会占用盲道、绿化带,同时也不会影响正常的交通秩序。

对于用户不规范停车甚至恶意损毁等行为,在骑呗单车工作人员核实后,用户的芝麻信用上会有不良记录,甚至直接被拉入骑呗单车黑名单。对于非用户损坏车辆的情况,希望能借助政府部门的力量来监督破坏车辆的不文明行为。其他几家共享单车公司也提到了类似的做法。小鸣单车市场总监张恒表示,乱停放是各家共享单车普遍存在的问题,小鸣单车工作人员在线下巡查,也会发现一些不按规定停放的行为。

设立电子围栏,也是几家企业“不约而同”的想法,只不过电子围栏何时可以在杭州落地,目前还是个未知数。

共享单车企业和公共自行车公司都在期待政府的声音,基层执法机构也在等待上级部门释放信号,以便更好地介入共享单车的管理。杭州滨江区城管部门的工作人员告诉记者,因为没有明确的政策,现在一边观察、一边在职能范围内对共享单车进行管理。

万辆公共自行车。最终的结果就是杭城自行车严重过剩。

根据目前杭州城市公共空间、道路资源规划,短期内无法消化那么大规模的单车投放。同时,路权争夺的矛盾也将愈发突出——路权的原则是各行其道,也是城市自行车推广与发展的基础。杭州非机动车道和人行道设施并不缺少,但能充分实现其功能的地方不多,路权划分不明确,非机动车道被占现象时常发生,随着共享单车大规模投放与使用,自行车与机动车、行人争夺路权的矛盾会愈发突出。人行道首先要保障行人(特别是残疾人)的路权,目前的共享单车没有注意到这个问题。