



多地公共自行车“低调退市” “服役”10年,株洲公共自行车走得还好吗

株洲日报·掌上株洲记者/易蓉 通讯员/殷滋 袁婷

清晨6点半,从芦淞区长塘湾社区附近的公共自行车站点刷卡,伴随“滴”的一声,推出自行车;骑行1小时10分钟后,抵达天元区新马工业园的还车区域,“还车成功”,8点钟前打卡上班——这是61岁的市民肖力杨,过去4年多来每日上班的出行时间表,也是他最省时的实惠选择。

“比起要转三趟公交车,还怕赶不上趟,一骑到底的公共自行车真的方便太多,还能锻炼身体。”肖力杨感慨地说。

不知不觉,被他亲切地称为“小绿车”的公共自行车,已经为株洲市民服务了10年。

但近来一则上了热搜的“多地城市公共自行车退市”消息,让他有些担忧,如果没了公共自行车,我的出行“最后一公里”谁来解决?

肖力杨的担忧,也是摆在现代城市管理面前的一道考题——在全国多地公共自行车“低调退市”的背景下,是“顺应潮流”还是努力突围?出行“最后一公里”,公共自行车如何“走”得更稳?

记者近日进行了多方走访并展开调查。



被机动车“围堵”的公共自行车站点。

图片皆由株洲日报·掌上株洲记者/易蓉 摄



城区多条公共自行车专用车道被机动车占用。

初衷

“小绿车”诞生 解决出行“最后一公里”

10年前,株洲的汽车保有量开始迅速增加,行车难和停车难的问题开始凸显出来。为缓解城市交通“两难”,解决市民出行“最后一公里”问题,2011年,株洲市委市政府决定建设公共自行车服务系统,由市公交健宁公司管理我市公共自行车租赁系统,并依照“市场化运作,保证公益性运行”的原则运营。

2011年5月,我市公共自行车租赁系统正式启用,株洲成为全省第一个建立公共自行车租赁系统的城市,也是当时国内为数不多把公共自行车租赁系统纳入城市公共交通体系的城市。彼时,这种绿色低碳的出行方式广受追捧。

有数据显示,2011年,株洲公共自行车租赁系统共建成1058个租赁站点,安装智能停车柱26000个,投放公共自行车20000辆。使用3小时内免费,每天30元封顶,随借随还。因为方便和实惠,公共自行车

一经投放,就获得了众多“粉丝”。

市民肖力杨就是其中之一。

“这10年来,我几乎每天都会使用公共自行车,退休前每天都是骑公共自行车上下班,一个月能省200来块钱的公交费,退休后每天骑公共自行车锻炼身体,公共自行车已经与自己的生活密切相连了。”肖力杨说,10年来,株洲公共自行车都保持3小时内借用免费,几乎就等于免费。

“粉丝”还包括全国其他100多个城市,他们慕名前来参观考察株洲的公共自行车租赁系统。

“2011年11月19日,全市公共自行车单日使用量首次突破20万大关,达到203284次。”市公交健宁公司相关负责人介绍。

相关链接

又又又有车不见了 我市已有600多辆公共自行车“失踪”

株洲日报·掌上株洲讯(记者/易蓉 通讯员/殷滋)“我上个饭出来,停在门口的车就不见了。”9月10日中午,市民孟先生在芦淞区中心广场2站点租借了编号50001905的公共自行车,骑至钟鼓岭步行街附近,将并未上锁的车辆停放在饭店门口,但吃完饭出来车辆就不见了。至此,我市已遗失公共自行车600余辆。

据了解,株洲公共自行车租赁系统已上线运行10年,其总借还量累计达到1.46亿人次,持卡用户量仍维持在14万人左右,每天的骑行量维持在2.5万人次至3.5万人次之间。伴随着高使用率而来的,是有600余辆公共自行车至今“失踪”。

“公共自行车丢失原因主要是市民借车后临时停放保管不当、还车操作不到位、恶意套车等。”市公交公司相关负责人表示,目前,该车仍在寻找过程中。针对因个人原因造成车辆丢失的,市民需按1200元/台的价格进行赔偿。

针对丢车情况,该公司相关负责人提醒,市民临时停放时,车辆不要离开视线;市民不确定还车是否到位时,可及时到管理箱上进行查询或拨打400热线咨询。针对三天以上未还车的用户,该公司客服也会进行电话回访,提醒及时还车。

记者手记

“双碳”战略 是公共自行车的新机遇

易蓉

2021年是国家“双碳”战略目标的启动期,习近平总书记在全球领导人气候峰会上再次强调“中国将力争2030年前实现碳达峰、2060年前实现碳中和”是中国基于推动构建人类命运共同体的责任担当和实现可持续发展的内在要求作出的重大战略决策。

公共自行车作为低碳项目,自身是具有碳减排基因的。“双碳”战略无疑为“多地公共自行车退市”背景下,仍坚挺的株洲公共自行车送上了“定心丸”和新机遇。

首先,全国公共自行车碳交易试点已在杭州启动,意味着这项免费公益的公共服务产品可以实现“自我造血”了。再者,利用经济杠杆,公共自行车CCER项目带来的经济收益能够有效补贴项目运营成本,通过提升运营服务“反哺”用户,不断增加公共自行车吸引力,形成行业良性循环。

当然,公共自行车市场虽具有巨大的发展潜力,但还需要城市管理者与决策者与时俱进,从更全面、系统的角度去建设、经营和完善。作为项目运营者而言,不仅要优化升级与提高服务上下足功夫,更要主动转型,善于发现并利用现有的市场资源,开拓思路,找到符合自身城市发展的公共自行车发展模式,创造营收从而支撑自身运作,才能逐步减轻政府财政负担,甚至带来盈利,从社会价值和经济效益共同促使公共自行车保持长久活力。

纳新:

公共自行车的自我革命

“触底反弹”,出现在2018年。

“在了解到市民的投诉需求后,自行车公司也在想办法突围,不断优化便民措施,增加骑行量。”市公交公司相关负责人表示。

自2015年开始,该公司对老旧车辆进行更新,截至2020年,共更新车辆8000台,系统车辆旧貌换新颜;同时,2018年,我市启动了公共自行车租赁系统维修改造项目,涵盖150个站点,3000个锁柱。

为了实现便利最大化,吸纳年轻用户,健宁公司决定借鉴共享单车技术理念,让客户群回归。

“扫二维码且无桩还车的自行车,几乎可以随骑随放,相较而下,有桩单车的使用就显得有点麻烦。”肖力杨的观点具有普遍性,记者采访了多位市民,他们均表示,大部分地区有桩单车遇冷,主要原因是新兴的扫码单车使用更加方便,借还车时不用到指定的桩位停车。自由化的出行方式,让大家更乐于接受。

2019年,市公交健宁公司创新了校园单车、有桩+无桩双运营模式,投放3000台无桩公共自行车运营,开通了“株洲自行车App”扫码借车功能。

效果立竿见影。自无桩公共自行车试运行开始,株洲公共自行车的日均租用近3万次,单日最高达到5万次。而App上线后,使用公共自行车的年轻人开始增多,目前株洲自行车App有近6万人注册。

服务还在升级。近日,“株洲公交健宁公共自行车”扫码租车小程序上线,市民只需要打开微信“扫一扫”自行车或锁柱上的二维码,即可进入登录/注

册界面,使用微信授权一键登录,已注册株洲自行车App帐号的用户直接登录使用,未注册的用户需按要求进行注册,缴纳押金200元和预充值100元(持有原租赁卡用户无需缴纳,只需绑定卡号),即可进行扫码租车。不仅如此,小程序还有故障上报、定位推荐最近的自行车站点、帐户充值、退还押金等功能。

“从2018年开始,我市公共自行车的骑行量开始呈现V字反弹的趋势。”市公交健宁公司相关负责人表示,截至目前,株洲市目前公共自行车总借还量累计达到1.46亿人次,持卡用户量仍维持在14万人左右,每天的骑行量维持在2.5万人次至3.5万人次之间。

在该负责人看来,株洲公共自行车自身一直在主动求变、不断进步。从刷卡到扫码,为破解老人“数字鸿沟”,公共自行车已经支持刷卡与扫码同时租车;从定点有桩到虚拟无桩,公共自行车也在不断寻找便捷与有序之间的最大公约数,以赶上时代步伐,让更多人享受到绿色出行的便利。

也正因此,即使这两年有多地的公共自行车退市,但株洲依旧坚挺。

“株洲的运行模式不一样,管理还算有序,受共享单车的冲击很小。”市公交健宁公司相关负责人说。

机遇:

“双碳”战略下,公共自行车“骑”得更远

碳排放,“相当于株洲多了一座中等大小的绿地公园。”该业内人士表示。

这些“碳排放”,最终能够“反哺”公共自行车的运营。

作为公益性事业,株洲公共自行车运营主要依靠财政补助“输血”,历经十年的积累和沉淀,公共自行车用户基数十分庞大,产生的碳减排量也是巨大的。对接碳排放市场,开启碳交易蓝海,无疑是公共自行车实现自我造血的突破口,为行业的可持续发展带来更多可能性。

同时,为解决人民出行“最后一公里”,根据株洲市公共交通“十四五”发展规划,目前市公交公司经过市场调研和多方论证,计划在现有公共自行车站点未覆盖的区域,如深口区、云龙示范区、高新工业园内等区域,引进合作单位投资建设有桩停放的公共助力自行车,目前相关流程正在审批中。

现实:

“骑”行路上 遇“障碍”

但随着时间推移,骑行路上难免遇上“障碍”。

首先就是硬件老化。我市公共自行车集中的投放时间均在2011年,至今使用次数已过亿。随着时间的推移,公共自行车系统老化的问题日益突出,其中约有1万个锁柱已严重锈蚀,由此出现摇晃、部件脱落等问题。此外,管理箱线路老化还经常造成短路、断电等问题。

至于公共自行车本身的老化状况就更不用说了,活动部件磨损、破损情况很常见,只能反复修补后勉强使用。

“公共自行车的使用寿命一般为5年,但现在在我市公共自行车服役时间已远超过这个时限。”对此,市公交公司相关负责人曾用“积重难返”这个词来形容自己的感受。

还有“软件”不优。

2019年前,市民若要使用公共自行车必须要在办卡点办理自行车卡,且借车必须携带租赁卡,这让很

多追求高效简便的年轻人敬而远之,使用公共自行车的大多数都是中老年以上的人群。

“而且,以前借还自行车必须到有桩点的地方,但碰上上下班高峰期,经常借车时桩点无可借,还车时无桩点可放,很不方便。”连肖力杨这种中老年“忠粉”也甚感不便。

记者通过走访看到,如九天国际、金轮大厦、天元超市等站点,在上下班时段,经常出现上述现象。

更让市民吐槽的就是公共自行车道被占用。

“由于城市道路拥堵不断加剧,老城区改造、道路建设等多种原因,导致骑行环境受限,慢行道被占用,骑行时有机动车抢道,市民还发生过刮擦事件。”市公交公司相关负责人介绍,原本我市市区规划了54条慢行系统自行车道,如今只剩42条。

“这些硬件、软件及管理上的问题,让市民骑行体验不佳,使得公共自行车一度遇冷。”市公交公司相关负责人表示,在2011年至2017年期间,我市公共自行车的骑行量呈逐年下降趋势。