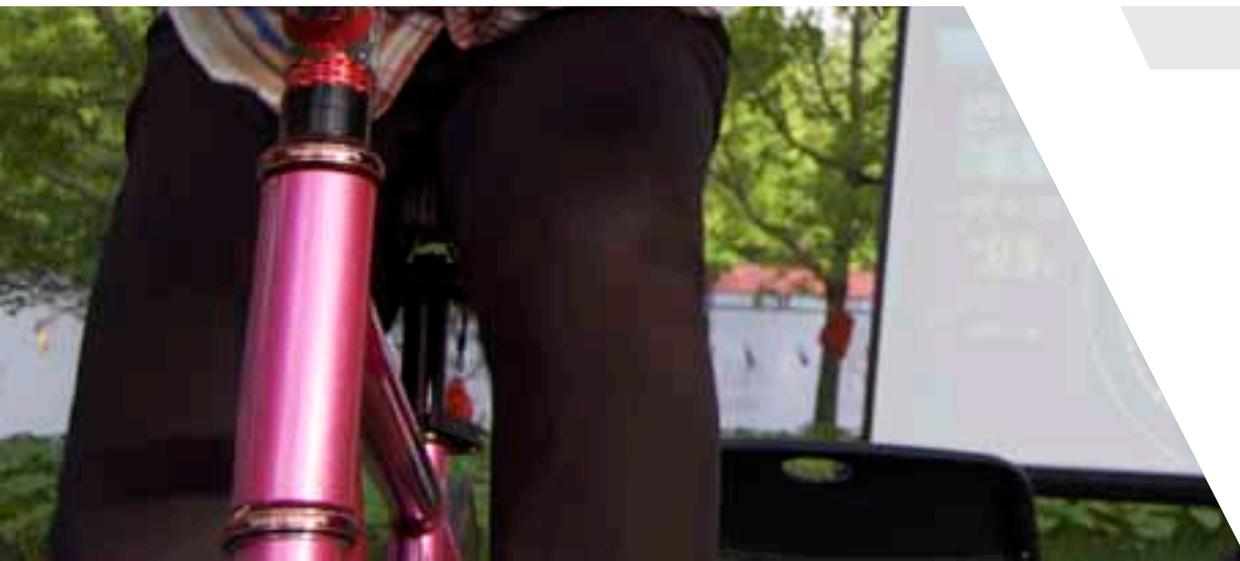




宜居北京骑步走

BIKE FOR A BETTER BEIJING

THE NGO'S SEARCH FOR A LOW-CARBON AND LIVEABLE BEIJING



自然之友
FRIENDS OF NATURE

SMARTER
THAN CAR



比车牛

WWW.STCBJ.COM



CONTENTS



概述 Executive Summary	4
1. 低碳和宜居是中国城市可持续发展的未来 Future of Sustainable Development of Chinese Cities: Low-carbon and Livable	8
1.1 低碳与可持续发展的城市 Low-carbon and Livable Cities	
1.2 宜居城市与出行方式 Livable Cities and Transportation Systems	
2. 北京城市交通规划对宜居和低碳城市的贡献 Contribution of Transportation Plan to Low-carbon and Livable Cities	12
2.1 奥运会让自行车重新回到公交优先综合战略的交通政策中 Return of Biking into the Policy of Public Transportation System After Olympic Games	
2.2 北京应争当世界自行车友好城市 Beijing Could be One of the World's Most Friendly Bike Cities	
3. 自行车出行的优势和劣势 Advantages and Disadvantages of Cycling	16
3.1 自行车出行的优势分析 Advantages of Biking	
3.2 自行车出行的劣势分析 Disadvantages of Biking	
4. 自行车引领宜居城市——国内环保组织在行动 Biking for Better Beijing, NGOs' Advocacy	20

5. 自行车在北京低碳出行策略中的现状分析

Analysis on the Role of Bikes in Beijing's Low-carbon Policy

22

5.1 自行车出行的路面权益和安全性问题 Riding on the Road and Security Issues Around Cycling

5.1.1 机动车是道路的绝对优势者 Car is King

5.1.2 自行车停车设施缺乏 Lack of Bike Parking Lots

5.1.3 自行车被部分城市新区排斥在外 Bikes are Outlawed from the New Parts of the City

5.2 自行车与地铁接驳的程度和服务状况 Transfer from Bike to Subway and Service Points

5.3 自行车租赁系统的成效和存在的问题 Bike Renting System and its Current Problems

6. 国内外趋势和案例

International Trends and Local Case Study

32

6.1 世界自行车之城——哥本哈根 World Famous Bike city, Copenhagen

6.2 发展中国家的自行车城——波哥大 Bike City in Developing Countries, Bogota

6.3 向自行车城转变的特大城市——纽约 From Mega-city to Bike City, New York City

6.4 我们身边的自行车城——杭州 Example Chinese Bike City, Hangzhou

7. 政策建议

Suggestions and Comments

36

附件 Appendix

一：国内外趋势和案例汇编 International Trends and Local Case Study

二：北京市地铁沿线自行车服务网点信息汇总 Detail Information of Bike Parking,
Repairing and Renting Points along Subway Lines in Beijing

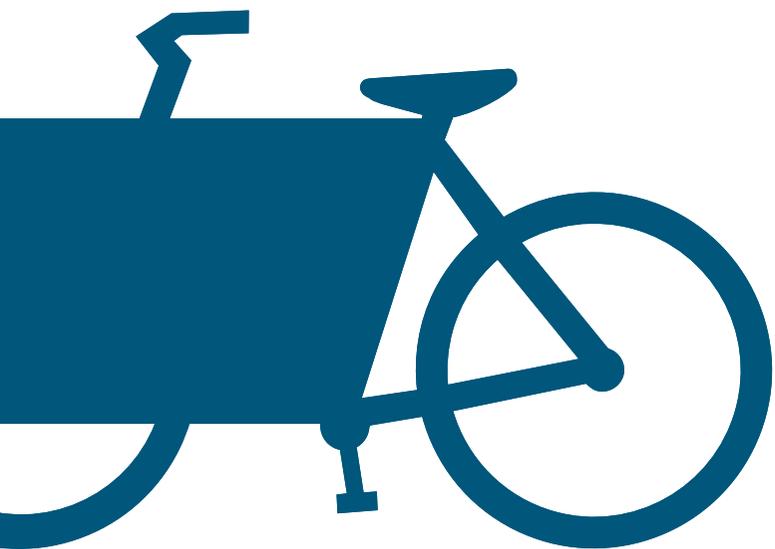
三：鸣谢 Credits



概述

EXECUTIVE SUMMARY





二十多年前满街“自行车大军”的北京，现在已经演变成满街都是机动车的现代化都市。机动车和自行车在北京街头的转换过程，不论得失成败都是中国城市化和现代化的一个缩影。

道路无疑是城市出行中重要的市政公共资源。由于城市化率不断攀升，人口和机动车数量迅速膨胀，围绕着城市宜居的质量和节能减排的目标，不同出行方式在公平、效率、生态、适应城市发展尺度和速度等问题上理应展开更开放的博弈，从而营造多种出行方式和和谐并存的局面。但是，当道路越来越成为城市稀缺资源的时候，不同出行方式间的偏见和排斥却在加深并呈现两极化，在机动车和非机动车之间，尤其在小轿车和自行车之间表现得特别明显。与其说这种正在拉大的分野反映了出行方式之间的竞争，不如说它反映了不断富裕起来的城市人群的一种文化心理：不论是主动还是迫于工作压力，选择私家车就选择了舒适、安全、效率和自由，放弃自行车就代表我们向现代城市文明靠近一大步。

但是果真如此吗？城市道路资源增长的数量和速度无法满足机动车的增长需求——机动车的供求仍然旺盛，本来占优势的机动车出行却因道路的极度拥堵而日渐式微。我们能否想象一个机动车对道路资源占据绝对地位，而道路却畅通无阻的未来城市？这样的城市果真可以在北京实现吗？它又是否是宜居的、可持续的、绿色生态的呢？

新千年的气候变化议题给世界、也给中国带来了后工业文明时代的新课题：是否所有的环境和社会挑战，所有的低碳生活选择，都只能坐等一套套复杂的高科技方案？自行车是否可以代表生活方式上的一种返璞归真？

现代城市的交通需求远不只是加快人流和物流的简单命题，它同时还应该体现节能减排、环境友好、人体健康、生活方式、社区文化等综合功能。值得庆幸的是，奥运会的举办为北京创造了新的契机——综合看待城市交通与环境、人文、经济和社会的关系被摆到了首善之都、绿色北京的议事日程上。近两年的城市交通规划讨论中，我们又可以看见久违了的自行车的身影。

本报告以北京市民自行车出行的现状调研和政策建议为出发点。报告的宗旨不是为了夸大自行车的作用，以贬低相对高碳的其他出行方式；也不想设置一个道德标准鼓励大家为了环保，不论天气和距离，做苦行僧式的自行车跋涉。本报告试图回答两个问题：第一，在北京低碳、绿色和宜居城市建设的过程中，自行车究竟还能扮演什么角色？自行车真的过时了吗？第二，在多种出行方式争夺公共空间和资源的今天，北京的自行车出行方式遇到了什么困难，特别是与公交车、地铁等交通工具接驳的情况如何。



对前一个问题的回答，主要是通过文献研究、相关交通政策和规划的分析 and 比较国内外宜居城市的低碳出行实践来进行。后一个问题的答案，则主要通过自然之友志愿者将近半年时间在地铁沿线的实地调查得出。

通过调研和分析，我们发现世界各地都有很好的例证，可以证明自行车在营造低碳和宜居都市的过程中是不可或缺的。其方便灵活、易于停放、准时、成本低廉、低碳的优势和以人为本的宜居城市有着天然的互补性。世界各地的政府交通部门通过税收、立法、社区教育、观念普及和商业支持等多渠道鼓励自行车的基础设施建设和软环境改善，以便更符合自行车出行的需要。自行车作为大城市公交系统的重要接驳工具和中小城市的重要出行工具，可以配合地上和地下的公交及地铁系统，满足城市出行者的不同需求，使城市公共交通的综合出行率达到一个较高的水平。

要发挥自行车在北京公共交通中的接驳作用，潜力是巨大的，这可以从本次报告专门制作的地铁沿线自行车服务网点分布地图上看出。但是挑战也是巨大的。自行车作为一种出行方式，正在机动车对道路空间的绝对挤压下，越来越边缘化。骑行的危险，以及停放的不安全和不方便令自行车日益失去对公众的吸引力。即便如此，北京乃至整个中国的自行车基础设施状况在世界上还处于领先地位。相对于众多完全建基于汽车文化之上的西方城市来说，中国的低碳城市建设决不能丢掉这一重要的优势。

从我们的调查中不难看出，自行车与公共交通的接驳作用还有较大的改善余地，特别是老地铁线路的服务网点比较有限。而其中的自行车租赁业务由于租赁管理和运营方式缺乏全局的创新和激励机制，对运营商的鼓励、支持和监督不到位，在总体上处于节节败退、惨淡经营的状况。我们的调查初步标记了所有地铁沿线的自行车停放、租赁和修理的服务网点。希望以此为契机，鼓励公众在线上查询、标注和评价这些网点，以期起到完善服务网点体系运行的作用。随着地面和地下公交系统的数量的增长与质量的提升，自行车对接公共交通的状况，将直接影响已经拥有私家车的市民是否选择“公共交通+自行车”作为出行的替代方案。

三

哥本哈根气候会议之后，低碳经济的呼声一定会越来越具体地体现在低碳家庭、低碳社区、低碳城市、低碳社会等不同方式的实践中。我们认为，低碳出行方式的探索是北京建设宜居城市、首善之都的解题之举。

我们渴望北京的交通规划从公共交通和自行车的接驳入手，改善自行车停放、修理和租赁的现实问题，保证租车点切实、有效的运营，租用和归还的手续简单实用。同时，学习西方在机动车租赁方面的方法和制度创新，把驾驶和购买机动车的两种需求剥离开来。用建设性的思维，在出行快捷方便和低碳环保两方面创建新的平衡。

所有的低碳生活选择，都只能坐等一套套复杂的高科技方案？

延续了一个世纪的西方汽车文化刚抢滩中国的城市，正呈现方兴未艾之势，但同时，低碳、健康、绿色和宜居的理念也正在登陆中国，有望成为新的时尚。这两种时尚并不必然是冲突的，但是它们之间的关系，需要新的想象、新的设计。创建宜居和低碳的现代都市要靠你，要靠我，要靠我们21世纪城市新公民的具体参与和实际行动！

最后，我们要特别感谢所有参与过低碳出行团队实地调研的可爱的志愿者们。特别感谢直接参与撰写的团队，饶欣子（德国海德堡大学）和徐寅杰（北京林业大学）及STC的 Shannon Bufton，还要感谢自然之友长期志愿者张文桦（浩然基金会国际志愿者交流计划）发动、协调志愿者的工作，调研顾问陈刚（美国耶鲁大学）、张颖（北京市城市规划设计研究院）和自然之友低碳出行团队的核心成员梁笑媚、王晓耕、丁宁、刘丽梅，以及调研部和其他众多关心支持这个项目的同事。没有他们的积极参与，反复多次的义务调查与核实，就没有这份报告扎实的内容。

自然之友将会持续关注低碳城市、低碳出行的话题，关注《绿色北京行动计划（2010~2012年）》中公众参与的过程和细节。我们期望通过实际的行动，对“宜居北京”贡献公众和环保组织的力量。

欢迎社会各界的批评和指正。

自然之友总干事
李波

自行车在绿色北京公共交通系统中，有巨大潜力！





低碳和宜居是中国城市可持续发展的未来

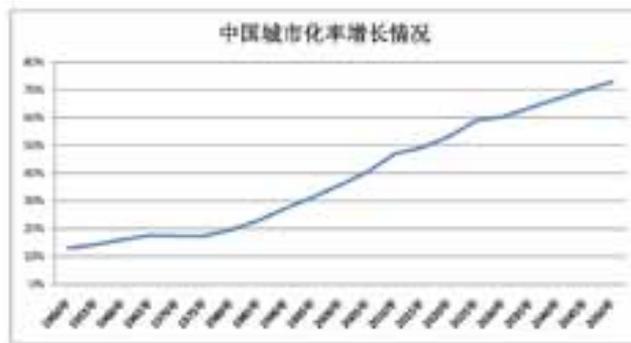
FUTURE OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF CHINESE CITIES: LOW-CARBON AND LIVABLE





中国城市的发展无疑是中国经济的晴雨表，城市的变迁直接或间接地影响着所有的人。根据联合国经济与社会事务部人口司发布的《世界城市化展望2009年修正版》，中国2010年城市化率已经达到47%，并且还将在2025年达到59%[1]。麦肯锡公司报告预测，2025年中国将有超过66%的人口生活在城市，中国城市GDP占全国GDP的比例将由目前的75%增加到2025年的95%。中国将出现221个100万人口以上的大城市，23个500万以上人口的大城市，以及北京、上海、广州、深圳、天津、武汉、重庆和南京等8个人口超过千万的巨型城市[2]。

庞大的城市人口在共同分享着城市现代化成果的同时，“中国速度”引领下的城市现代化过程也遇到了前所未有的挑战。无论是从节能减排、公共卫生与健康、还是从和谐的人居环境的目标来看，公共政策都必须在危机中把握机会，做出超前的判断——中国的城市必须是低碳的、宜居的，我们别无选择。



1.1 低碳与可持续发展的城市

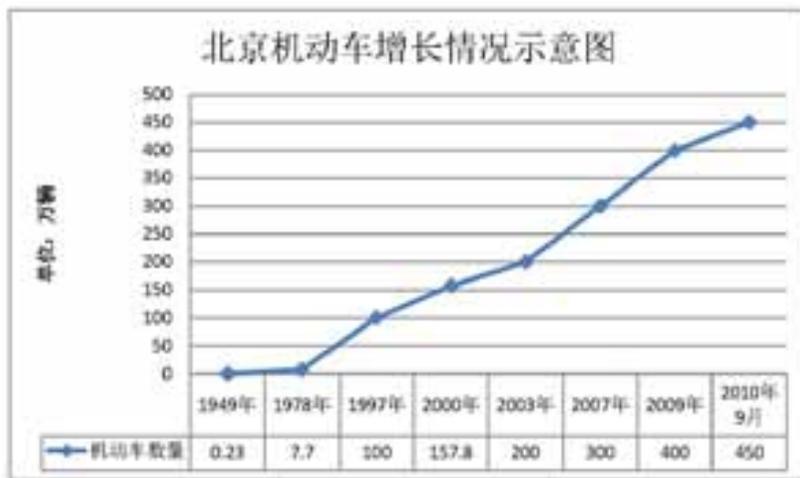
中国在2009年《哥本哈根联合国气候变化框架公约》缔约国大会之前宣布了中国的减排目标：到2020年，单位国内生产总值二氧化碳排放比2005年下降40%~45%，非化石能源占一次能源消费的比重达到15%左右。[3]实现这一系列目标的挑战是巨大的，各行各业都需要行动起来。为了实现中国所设定的减排目标，城市交通的引领作用和潜力都很大。

据欧盟的统计，欧盟国家的碳排放总量中，交通是第二多的，而且仍在上升。而支持城市人口流动所消耗的能源占据了40%的陆地交通碳排放总量，以及近70%的其他污染物排放总量。英国交通部对有代表性的英国城市碳排放调研显示：47%的机动车出行都可以在不实施大改动的情况下，通过公交、自行车和步行代替。该调查指出：在城市范围内，10%的出行是1千米内的，30%是在3千米内的，50%是5千米内的，这些出行都有可能由公交、自行车和步行的组合方案来代替。澳大利亚的类似调查显示：澳大利亚普通家庭平均一半的碳排放来自交通，有代表性的四大城市针对3千米和5千米以内的私家车出行比例分别是布里斯班29%、45%；墨尔本37%、53%；帕斯32%、48%；悉尼25%、42%。同时，欧盟国家在发展低碳交通的过程中逐渐认识到：低碳交通运输是高能效、低能耗、低污染、低排放的交通运输发展方式，其核心是要提高交通运输的用能效率、优化交通运输的用能结构、改善或优化交通运行模式。



近年来，北京市政府着力推进“公交城市”建设，加大创新力度，提高交通设施承载能力和交通运输服务水平，构建以“人文交通、科技交通、绿色交通”为特征的新北京交通体系。公共交通出行成本降低、路网扩大、服务质量提升，大大激发了北京市民乘坐公交、地铁的热情。据自然之友2010年所作的低碳出行调查显示，有66%和62.8%受访北京市民愿意选择公交、地铁作为日常的出行方式。

然而，中国机动车快速增长的势头在短期内更显强劲。北京市机动车从建国时的2300辆增加至2010年9月的450万辆[4]，预计2010年底将会突破500万辆大关。从表中可看出，北京机动车从100万辆增长到200万辆大概用了6年多的时间，而400万辆到500万辆可能只需要一年零六个月的时间。北京机动车百万辆增长速度不断攀升的同时，北京城市的空气质量受汽车尾气影响的权重正在增大，而机动车出行的平均速度持续降低。



与一些发达国家相比，北京等大城市的公交出行比例还相当低。《北京市交通委2009年交通工作完成情况暨2010年工作重点的报告》中提到，北京市公交出行比例由2008年的36.8%提高到目前的38.9%；作为对比，巴黎已达到65%，东京则接近于90%。

1.2 宜居城市与出行方式

宜居城市 (livable city)，指适宜人类居住和生活的城市。2007年4月，我国建设部公布《宜居城市科学评价标准》，提出宜居城市主要包括社会文明、经济富裕、环境优美、资源承载、生活便宜、公共安全六个方面。因此，清洁、便利，并且兼顾不同阶层市民需求的绿色交通，显然是宜居城市的必要条件和题中之义。纵观国内外宜居城市，在城市交通策略方面大都具有以下发展特征与经验：（1）整合城市地铁、公共汽车以及市郊铁路，形成覆盖全城的高效快速、舒适安全的公交服务体系。（2）推动自行车成为重要交通方式和休闲健身方式，完善自行车交通设施，推行自行车租赁服务。

最近的一项关于“通勤之苦”（即计算当地居民上下班所需要的时间和使用交通工具的难易程度）的国际调查中显示，北京和墨西哥城以99分（满分为100分）成为世界上通勤难度最高的两个城市[5]。持续上升的机动车数量让道路饱和程度不断加深，导致开车出行的效率降低，人们宝贵的通勤时间和公共空间被浪费，恰恰不是一个宜居城市应有的发展方向。宜居城市需要思考的议题包括如何建设一个合理的城市交通系统，以及如何减低私人汽车的使用量等。可持续低碳出行方案旨在满

2



北京城市交通规划对宜居和低碳城市的贡献

CONTRIBUTION OF TRANSPORTATION PLAN TO LOW-CARBON AND LIVABLE CITIES



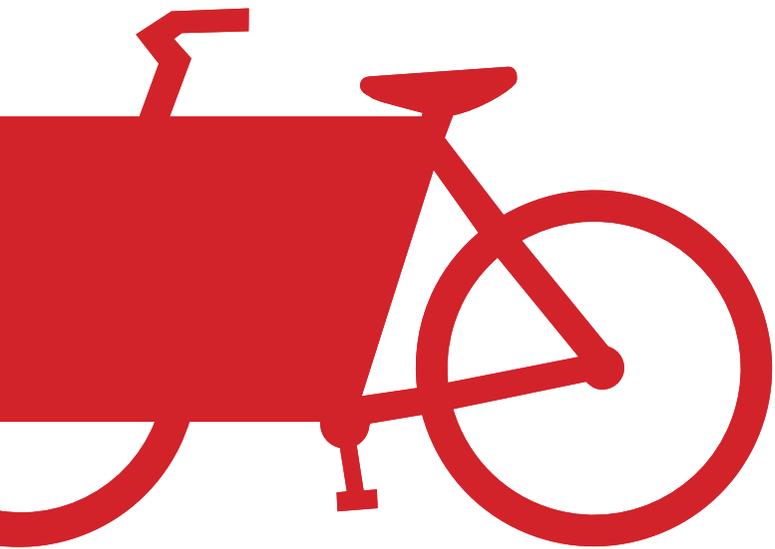
2.1. 奥运会让自行车重新回到公交 优先综合战略的交通政策中

回顾北京交通的“十五”及“十一五”规划，同时关注正在展开的北京“十二五”规划公众参与的过程，我们可以梳理出北京交通政策中对宜居和低碳的思路轨迹。北京市“十五”及“十一五”时期交通发展规划均没有直接提及自行车的角色和作用，以及骑行者权益和公众参与的相关内容。2005年《北京城市总体规划（2004-2020）》首次提出“宜居城市”作为北京城市发展目标。同年出台的《北京交通发展纲要（2004-2020）》提出“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。

奥运会作为北京城市建设的一个跨越期，重新重视自行车的作用和使用人群的权益，改善自行车出行条件等问题被提上了议事日程。2008年，北京市交通委和部分市政协委员及人大代表多次组织、参与了自行车出行的实地考察和部分地区试点的工作。《北京（中心城）步行和自行车交通规划准则》（试行）、《典型大街步行和自行车交通规划设计改善方案》、《中关村西区行人和自行车系统改善设计方案》和《CBD行人和自行车系统改善设计方案》四个专题在这个背景下出台。针对北京市步行和自行车交通空间不断被挤占，行人路权受到侵害，特别是在安全方面存在严重隐患等问题，北京市交通委开展了步行和自行车交通试点项目研究。目前，广安门内大街、中关村西区和CBD作为试点研究地段的中期报告已经通过专家评审。

2009年10月，胡锦涛总书记考察国庆期间北京交通工作时指出：交通问题是关系群众切身利益的重大民生问题。北京作为特大型国际城市，必须为人民群众提供快捷、安全、方便、舒适的公交服务，使广大群众愿意乘公交、更多乘公交。同年，自行车出行方式正式走入公交政策中。《市交通委2009年交通工作完成情况及2010年工作重点》明确地把“鼓励绿色出行、采取措施逐步方便‘一公里出行’、支持自行车租赁业发展等”纳入了“大力推进‘公交城市’建设”的工作方案中[1]。北京市交通委“十二五”交通规划的制定，通过网上谏言的新方法，鼓励市民对交通基础设施、综合运输、交通管理等诸多方面提出意见与建议。

北京市人民政府出台的《北京市建设人文交通科技交通绿色交通行动计划（2009年—2015年）》具体提出：全方位深化优先发展公共交通政策措施，以方便广大市民出行，最大限度减少路网交通负荷为目标，推进以轨道交通为骨干，地面公交为主体，步行和自行车等多种交通方式协调运转的绿色出行系统建设，实现交通与城市的和谐发展。该计划在大力发展轨道交通的同时，还直接地关注了自行车出行的扶持策略。比如建立和完善步行和自行车交通服务工程；建设自行车专用道和行人步道网络，加强路权管理；在客流集中地区增设自行车停车场，依托轨道交通站点和公交枢纽，设置1000个左右自行车租赁点，形成5万辆以上租赁规模；在中关村西区等重点地区、重点大街和历史文化保护区，规划建设一批步行、自行车交通示范街区。与此同时，在宣传教育、文明出行、绿色出行和低碳出行



等方面都有具体的措施，例如通过开展“无车日”等活动，倡导乘坐公共交通工具，骑自行车和步行等绿色出行方式。因此，法新社刊文称，北京欲重温“自行车文化”。虽然现在自行车出行的比例已经下降到不足20%，但逐渐增加的骑车民众和政府的大力宣传，或让这一目标如同中国迅猛增长的经济一样很快得以实现。

2.2 北京应争当世界自行车友好城市

二十年前，长安街上壮观的自行车潮给全世界留下了深刻的印象。然而，2007年由美国自行车协会组织的世界自行车友好城市评比中，北京却排在十名开外。他们的评选标准是五个“E”：1、自行车停放点和专用道等市政建设（Engineering）；2、自行车出行的激励机制

和具体的支持活动（Encouragement）；3、考核评估与规划机制确保实施的效果（Evaluation and planning）；4、教育推广和便民措施（Education）；5、执行和执法（Enforcement）。虽然在2009年和2010年的多项全球自行车城市评选中，北京重返前十名的坐席，但按照这五个“E”的标准来看，北京仍然有很大的提升空间。不可否认的是，北京乃至中国的自行车大国地位和自行车基础设施总量仍然傲居世界的前列，北京的国际形象中自行车的人文元素“挥之不去”，而且奥运会开启的自行车的市政新策略让全世界眼前一亮。在努力建设中国首善之都的时候，北京应该积极打造自行车友好城市的时尚、健康形象，让宜居和低碳的现代城市概念引领中国和世界的城市化进程。

[1] 北京市交通委员会：《市交通委2009年交通工作完成情况及2010年工作重点》[EB/OL]，2010-1-25。

步行、自行车、地面公交和地铁 在市内交通体系中相协调



机动车占道



林荫单车径



快乐骑行人



惨淡租车业



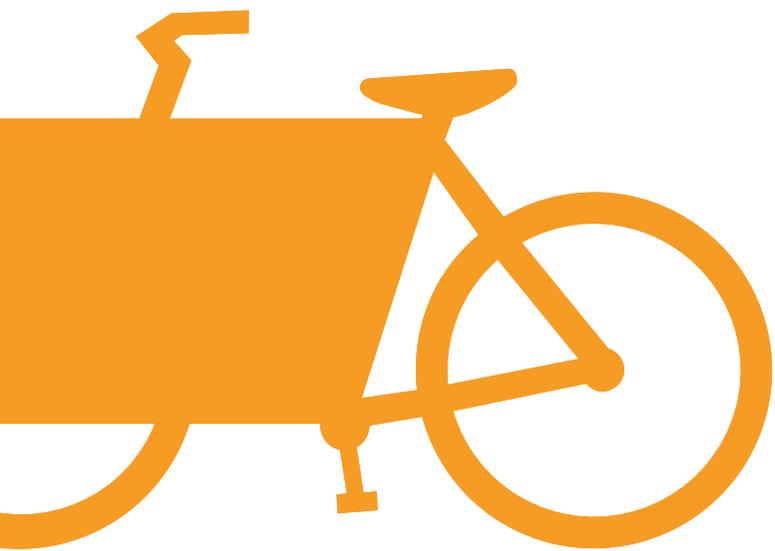
3



自行车出行的优势和劣势

ADVANTAGES AND DISADVANTAGES OF CYCLING





在此次调研过程中，我们特别注意到，在机动车和非机动车两种使用者的亚文化之间，存在特别明显的两极化趋势。这种趋势是令人担忧的。机动车使用者认为自行车是交通混乱的原因，而且认为违规骑行的多为农民工。自行车使用者则抱怨深受机动车的恐吓，相互都不尊重彼此应有的路权。同时，机动车使用者一个比较常见的分析认为，北京城市的发展已经远远超过自行车出行所能应付的规模，自行车无法完成跨区域长距离的出行需求，所以自行车没有前途。针对这些认识，我们对自行车出行的优劣势做了如下的分析。希望可以帮助每种出行工具都能合理发挥各自的优势，同时回避其劣势。

3.1 自行车出行的优势分析

自行车出行的灵活优势

自行车简单、灵活，具备步行无法奢望的速度优势。自行车所需要的道路空间远远小于汽车，是人口稠密、空间紧凑、人文活动频繁的地区比较适宜的交通工具。2010年自然之友在北京对自行车出行所作的调查显示，在购物点、旅游区和交通中转区域，自行车出行备受欢迎。

趋利避害，智慧骑行



3 自行车出行的优势和劣势

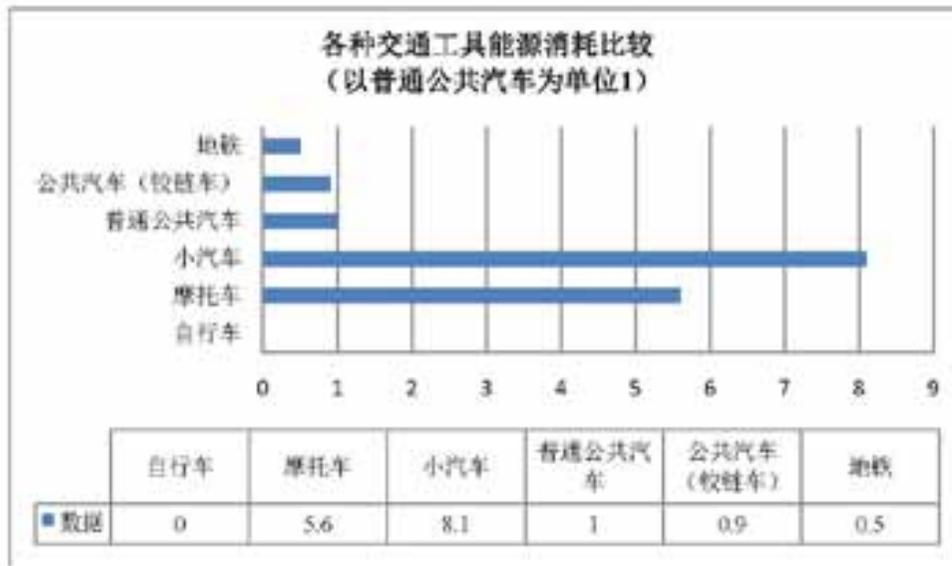
自行车出行的环保价值

各种出行方式按照能源消耗量从小到大排序，依次为步行、自行车、地铁、公共汽车（铰链车）、普通公共汽车、摩托车、小汽车。自行车是除步行外最为环保的出行方式。[1]

在能源危机的大背景下，适当推广自行车出行，能够有效节约能源、保护环境。自行车交通，不仅零能耗，而且还能做到零排放、低噪声，这是当前任何一种交通工具都无法相比的。城市里高比例的自行车出行，可以改善空气质量和人居环境质量。

自行车出行的人文价值

选择自行车出行，不仅仅是选择了一种清洁的交通工具，更是选择了一种亲生态的生活方式、生活态度，这正是宜居城市的重要内容。自行车作为短途出行的交通工具，扩大了人们对“周边”的定义范围。自行车是敞开式交通工具，能够最直接地接触到行驶途中的人和物，经常使用自行车将不仅增加人们捕获信息的途径，还可以使人与人之间的关系更加紧密。



自行车出行的健身价值

自行车健身价值主要表现在提高心肺功能，锻炼下肢肌力和增强全身耐力、增强身体免疫力和提高神经系统的敏捷性。反复骑行就能使心肌发达，心肌收缩有力，血管壁的弹性增强。骑自行车是异侧支配运动，两腿交替蹬踏有助于平衡发展大脑左右两半球的功能，防止其早衰及偏废，同时提高神经系统的敏捷性。自行车运动不仅使下肢髌、膝、踝3对关节和26对肌肉受益，而且还可使颈、背、臂、腹、腰、腹股沟、臀部等处的肌肉、关节、韧带也得到相应的锻炼。积极鼓励自行车出行，必使其将成为提高我国全民素质和健康水平的重要途径。[2]

自行车出行的价格优势

自行车是所有交通工具中价格最为低廉的，购买一辆自行车的花费在300-1000元人民币。在后期维护方面，根据自然之友2010年的调查可知，自行车每次故障的修理费用不超过30元。在机动车数量不断攀升，停车位越来越成为稀缺资源的北京，自行车的停车成本，无论是所支付的费用还是所占用的空间，都具备机动车无法比拟的优势。购买自行车属于一次投入、长期受益的消费类型，购买自行车的人据此可以在很长一段时期内节省交通开销。

3.2 自行车出行的劣势分析

长距离通勤之苦

根据《2010中国新型城市化报告》的数据，北京居民平均上班所需交通时间达到52分钟，位居全国之首。每人每天花接近两小时往返于居住地和办公地之间，成为了我们不能忽略的一个事实。除了堵车和换乘所花的时间之外，远距离出行需要较长的通勤时间也是一个需要正视的问题。自行车不可能完全适应这样的出行需求，需要市政交通系统提供跨区域的快速公共交通。因此，对于接近或超过10千米的出行距离，我们提倡的并不是全程自行车通勤，而是希望把自行车作为公共交通系统的一个良好补充，解决城市公共交通接驳的1~3千米的问题。

对自行车的文化偏见

在日益现代化的中国，人们总是将自行车与“过去”联系在一起。许多人认为自行车是一种“倒退”的交通工具，没有能力购买机动车的人才骑自行车，或者认为买了车就表示一种身份的提升。尽管自行车的优点众多，有许多人却因为“脸面”而不去骑车，因而很多小区的自行车存车点可见封存了数年，落满灰尘的自行车。这样的社会价值观，很显然与国家的低碳经济策略和全球的低碳公民行动存在差距。自行车的文化内涵，有待我们重新认识低碳、宜居城市中的生活方式和文化

价值后确定。当然，这一文化现象并不是自行车本身的不足，而是当今中国人扭曲价值观的反映之一。这种扭曲的价值观，自然是可以通过正确的宣传教育和社区文化再造来予以扭转的。

综上所述，自行车出行的优势远大于其劣势。而北京相对而言又是一个城区地势平坦、降水较少的城市，其自然条件非常利于自行车出行，这也是为什么自行车曾经如此受北京市民欢迎的重要原因之一。因此，在北京，自行车是一种值得提倡和推广的出行方式，重新提高自行车出行比例也绝非不可解决的难题。

[1] 李晓华，林宇凡：《自行车交通与轨道交通合理换乘方法》[J]。《交通科技与经济》，2008（5）。

[2] 董胜利，沈小乐：《户外自行车运动对人体健康影响的研究》[J]。《鄂州大学学报》，2008（9）。



4



自行车引领宜居城市——国内环保组织在行动

BIKING FOR BETTER BEIJING, NGOS' ADVOCACY





民间环保组织关注城市公交中的自行车出行，有自己的优势和责任。自行车出行的道路改善问题和社区自行车文化再创造的问题涉及到千家万户的支持和参与，环保民间组织有灵活、易于和社区互动等优势，理应在政策的实施和公众的参与之间架起一座沟通和合作的桥梁。

自从北京成功获得奥运会主办权之后，多家民间环保组织积极回应绿色奥运、人文奥运和科技奥运的目标，在公交优先的城市出行选择方面，大家开展丰富的低碳出行活动，特别是奥运会前后配合“无车日”宣传，举行过许多号召城市居民减少开私家车出行而改为步行或骑自行车的活动。

自然之友是北京市“无车日”最早的倡导者之一，对发展宜居城市、可持续交通议题持续进行积极地探索、实践和建言献策。2005年起，自然之友相继发起了“骑行北京”、“低碳出行-健康骑行”、“自行车爱北京”等活动，2006年曾通过全国“两会”建议完善北京市自行车交通规划，呼吁“重视自行车路权”。2008-2009年，自然之友结合公众自行绘制社区绿地图的活动，邀请志愿者标注最适合骑行的“五星级”路段，让低碳出行更具环境与人文的深度，进而让个人得以参与低碳社区的行动。2009年12月，自然之友向北京市发展与改革委员会提交了凝聚自然之友工作团队、相关专家、会员以及众多北京市民共同心血的《绿色北京行动计划（2010~2012年）》（征求意见稿）的意见书，对发展“慢行交通系统”等提出了可行性建议。

哥本哈根气候会议之后，自然之友更加认识到本土民间组织对低碳行动的责任。从2010年地球日开始，自然之友的志愿者团队与东华门街道、南池子社区共同完成了第一次调研；对自行车租赁系统在低碳出行与公交系统中的潜在角色与改善空间进行初步探讨，推动了北京市民在改善自行车出行政策和实践中的公共参与。此后，志愿者就北京整个地铁系统沿线自行车租赁与存放情况展开了全面的调研活动。结合问卷与实地探访，自然之友对地铁沿线自行车停车场及租赁系统与沿途自行车道路状况做了深入的调查，并标注了在线上操作的低碳出行地图，希望为自行车出行的市民提供方便，同时建立公众参与市政公交系统建设的民间渠道。

Smarter than Car (STC) - www.stcbj.com, 中文名称叫“比车牛”，由一群关心北京自行车出行状况，热衷于提升北京自行车友好程度的中外自行车爱好者建立。目前STC会定期举办一些面向公众的骑行活动，组织以自行车为主题的公开演讲。他们也积极地参与本报告的编写。



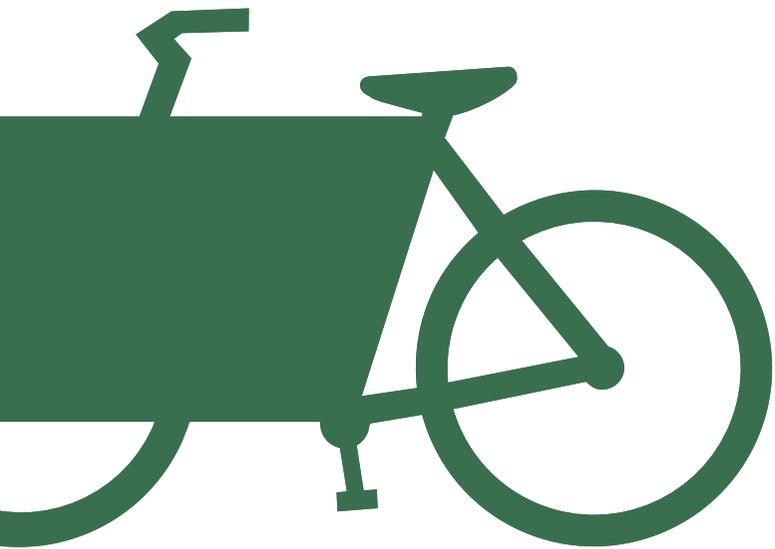
5



自行车在北京低碳出行策略中的现状分析

ANALYSIS ON THE ROLE OF BIKES IN BEIJING'S LOW-CARBON POLICY





经过十个月的实地调查，自然之友就北京城区自行车出行面临的挑战，以及地铁系统与自行车出行接驳的问题做出了初步的分析。下边我们就这些问题分别加以论述。

5.1 自行车出行的路面权益和安全问题

5.1.1 机动车是道路的绝对优势者

目前，在北京的道路系统中，机动车是绝对的王者。自行车和机动车之间的关系充满敌意，这种令人无奈的路权紧张关系，威胁着骑车人的生命安全，降低了城市居民骑自行车的意愿。尽管我国有关的道路管理法律法规明确规定机动车必须礼让自行车，但在现实中，这样的规定形同虚设——北京通行的道路潜规则是弱势出行方式让位强势出行方式。由于非机动车道上安排了大量的机动车停车位，同时，大量商家如饭店和商场也征用大量的自行车道作为停车场，甚至人行道也被商场扩建占用，于是行人被迫使用自行车道，可供自行车行驶的空间因此所剩无几。有些狭窄的地方已经难以让一辆自行车通行。不少骑车人被迫挤入机动车道上，穿行在机动车之间，惊险程度不言而喻。与此同时，公交车辆进出站也对自行车交通有较大影响。

“停车难”是机动车面对的一大难题，但是显然不能通过占用自行车道解决。这样的安排不论是规划还是既成的事实，无论合法与否，最终传递给社会的信息就是：自行车道无所谓，自行车出行无所谓，机动车享受绝对的路权。从世界各国城市出行研究文献来看，我们

没有找到任何一种这样的理论依据，一座大城市的出行和通勤问题，可以通过给机动车以绝对的优先权，大力发展私家车来解决。而相反的观点却往往非常之多。

2010年自然之友对自行车道现状调查显示，地铁二号线和地铁四号线南段沿线77%的路段上出现了自行车道被机动车占用的现象，50%的路段上出现了公交站台设在自行车道上的情形。受访的北京市民中有46.6%认为自行车专用道数量不足。另据北京市城市规划设计研究院的调查，北京88%的骑行者反对在自行车道上施画机动车停车位，85%的骑行者反对在自行车道上施画机动车车道。

5.1.2 自行车停车设施缺乏

缺乏足够的停车设施，是造成自行车胡乱停放的主要原因，也是自行车出行的一大掣肘。自然之友调查发现，虽然新开通的地铁，如地铁四号线沿线对配套停车场有比较系统的规划，但无论是新建、改建的公共服务设施，还是岁月已久的公交站点和地铁车站都存在附近自行车停车位普遍不足的问题，如地铁一号线的公主坟站、军事博物馆站、永安里站、国贸站等均没有规划停车场，严重影响“驻车换乘”方式（B+R, Biking & Riding）这一城市交通政策的贯彻落实。根据调查，受访的北京市民中，认为自行车停车点较少的占调查总人数的74.2%。此外，自行车失窃一直是个老大难问题，也是大批市民放弃自行车，转向使用其他公共交通工具或开私家车出行的重要原因。居民普遍不敢买新车而使用功能较差、不美观的旧车，使自行车出行成为一个“将就凑合”的权宜之计。



5.1.3 自行车被部分城市新区排斥在外

在北京新建或改建的部分场所，如三里屯、前门大街，自行车是被排斥的。只要有人在这些地方骑车，似乎马上成为人们视觉中的“冒犯者”。与此同时，汽车却在这些地方通行无阻。城市中最新潮、最有代表性的区域不允许骑车或没有设置自行车道，甚至有人提出在专门保证机动车绝对通勤的道路上严格整治自行车出行的交通政策。这些情况向公众传达了很负面的信息，严重降低了人们骑自行车的意愿。对新建或改建的场所来说，自行车真的那么有碍观瞻，影响一个地区时尚和富贵的形象吗？一个城市中只要出现一些排斥自行车的道路或者区域，即便是局部的现象，也会影响到整个城市的自行车出行比例。

5.2 自行车与地铁接驳的程度和服务状况

自行车出行与公共交通对接的实践应该来源于市民自发的选择，因为城市公交服务网点不可能满足所有居住区，商业区的需求。最近几年，随着北京市公共交通系统，特别是地铁系统的优化建设，使得这种换乘模式的优越性愈发突显。欧洲成功的案例也为这种“驻车换乘”的组合出行服务提供了很好的例证。在选择出行方式时，人们主要考虑快速、经济、便捷、安全和舒适等因素。公交、地铁和自行车组合出行方式优势互补，正好能够弥补公共交通之不足。

地铁沿线停车点安排的问题

自然之友此次的调查主要集中在公交系统中地铁的出行方式上。城市地铁交通主要用于大运量的干线运输，具有快捷舒适、安全准时、运量大、污染小的优点；但其轨道、站点固定，灵活性不强，且地铁造价高，线路网较稀，因此可达性仍然有限。如果市民从居住点到地铁站，或者从地铁站到目的地之间的步行耗时在15分钟以上，地铁高时速所带来的快捷效果便被抵消了。因此，地铁应该与其他多种交通方式密切配合才能充分发挥其优点。自行车交通相对于其他出行方式有着自己独特的优势，它自主灵活、使用方便、准时性强、可达性好，而且运行费用低，节能性能明显，无环境污染。一般而言，地铁的步行衔接服务圈为500-800米范围，这也是地铁站点的直接服务圈，是地铁客流集散的主要区域。若运用自行车作为衔接地铁的工具，则可将地铁服务圈至少扩大到3千米。为此，要实现两种出行方式的合理衔接，发挥出自行车“门对门”出行及地铁大



图1 - 北京南站

运量运输的优势，就要在地铁站点附近安排好自行车的换乘服务设施，设置自行车停车点、租车点和修车点，使路远的居民能骑车到车站，存车换乘。

就北京而言，由于地铁票价低廉，无论是郊区还是旧城区，市民出行依赖地铁的程度都很高。自然之友的调查显示，42.9%的受访北京市民将地铁列为出行首选，位列各种出行方式中的榜首。因此，除了一些远离商业区和居住区的中间站外，其他各处地铁站几乎都需要有完善的自行车换乘设施，特别是重点商务商业区站点（如西单、国贸）、综合性的枢纽站点（如西直门、东直门）和辐射范围很广的城郊站点（如龙泽、天通苑）。设置自行车换乘设施应兼顾以下两点：（1）尽量减小步行距离，以提高换乘效率；（2）避免造成地面交通大规模的交织和困扰。北京市中心城区，特别是二环以内的地铁站点附近，土地利用开发已趋成熟，用地较为紧张，主要利用车站出入口附近的边角用地布置自行车换乘设施，此外如站点附近有天桥（如东单）、广场（如地铁北京南站）的，也可以加以利用；如果地铁站基于历史原因设置在了道路中央的非隔离岛上，则应充分利用好隔离岛的剩余空间（如宣武门）；实在过于狭小的地段则可以考虑放置锁车用的铁环。

而在城郊的一些站点附近可利用的土地面积较大，附近有大型居住区，而且城郊的公交站点相对稀疏，因此很有必要修建大型的自行车换乘设施以满足需求，附近有高架路、高架地铁线路的站点也可将换乘设施安排于路桥和轨道下方（如天通苑南）。

此外，出入口布置于道路交叉口附近的地铁站（如西直门），以及横跨半封闭的城市快速路两侧地铁站

（如传媒大学），交通情况复杂，因此除了符合上述要求外，还应在综合考虑多处方向的自行车服务需求与换乘设施的规模相匹配，着重满足主要车流方向的自行车存放，尽量减少自行车过街的次数，避免自行车对周边交通的干扰。



图2 - 宣武门



图3 - 天通苑南



2010年自然之友的志愿者集中考察了北京市主要用于通勤的七条地铁线各站点周边的自行车服务设施。这里所说的自行车服务设施，主要指地铁站附近的自行车停车点和租车点，也包括了为了方便自行车出行而设置的修车点。相对而言，自行车的存放和租赁业务是自行车与地铁对接的必要环节，需要紧贴地铁站点；而修车点作为非常态的换乘设施，如果紧贴站点自然更好，与地铁站有一定距离也无妨。所以，考察以停车点、租车点为主。各处停车点的考察内容包括具体位置、营业时间、容量、收费标准、管理状况、经营单位等，租车点则包括具体位置、所属公司、营业时间、自行车数量、可租车型、日租车量等方面。具体的内容总结请参看电子版附件——《北京市地铁沿线自行车停车点、修车点、租车点信息汇总》。

从各条线路的停车点的总体情况来看，新线路地铁站的停车点配置好于老线路，中心城区地铁站的停车点配置好于城郊，非商业区地铁站的停车点配置好于商业区。如4号线作为2009年才开通的新线路，沿线各站都配有停车点，各站停车点加起来共有59处之多，平均每站2.5处，能保证地铁站出口主要车流方向都配有停车点，方便换乘；59处停车点中，有人看管的停车点26处，平均每站都有一处；因此可以说，4号线大部分站点所配置的停车点是能满足周边需求的。与4号线情况类似的是10号线，22处地铁站共设有45处停车点，大多数地铁站都配有专人看守的停车点。而1号线作为最早开通的线路之一，配套设施很不完善，23处站点所配的停车点仅有21处，八宝山、军事博物馆、木樨地、永安里等站点都缺乏有规模的停车点，但并不意味着这些地段没有停车需要，各站附近大量胡乱停放自行车就是例证。

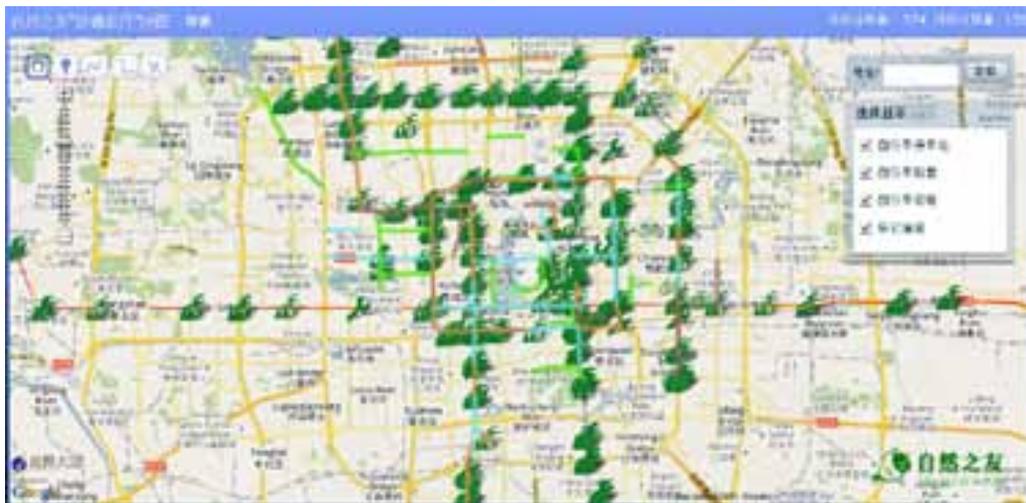


图4 - 八角游乐园站外乱停乱放



图5 - 古城路站外大型自行车停放点

考虑到1号线穿过的区域较重要、客流量较大、上方的路面较宽等特点，需要在长安街两侧的出口、上下客较多的站点密集设置停车点的话，1号线停车点的缺口就更大了。北京二环以及二环以内的地铁站，全部都配有至少一处停车点；但是从二环往外发散的站点，停车点配置的情况就参差不齐了，相对较好的古城路、公益西桥、巴沟、回龙观等站都配有专人看守的停车点；而5号线的天通苑和天通苑南两站附近就没有专门的停车点，附近居民接驳所用的自行车大多在进站口附近随意停放，此外八通线的梨园、临河里和土桥也存在相同的情况。

北京的三大商业区（CBD、西单-金融街、中关村）属于上下班客流密集区域，对自行车换乘设施也有很大的需求。目前自行车停车点的配置，中关村附近的5个站总体一般，其他两个区域都不理想，很多原本存在的

停车点也在寸土寸金的商业区的空间争夺中被挤兑。永安里、金台夕照两站几乎没有停车点可言，而西单、国贸等站现有的所谓停车点不过是自发形成的小规模停车场，既无法满足两处客流的停车需求，也无法保证停车的安全性。

北京地铁沿线各站停车点设置还有其他一些问题。比如说，并不是每个地铁站都有专人看守的停车点。此外，很多停车点都是没有雨棚的，而在停车点上方设置雨棚本非难事。当然，北京地铁沿线的停车点也有其规范合理的一面，如收费低廉（大多数收费停车点白天存放仅需0.2元，过夜则翻倍），配套设施完善（不少停车点出口有自行车租赁、修理和日用品零售业务）。现在雇佣专人看守的停车点往往都是收费的，考虑到自行车换乘设施具有公益性，未来可尝试“专人看守+免费”的模式，进一步鼓励市民骑自行车到地铁站实现换乘。

地铁沿线租车点安排的问题

自行车租赁点绝大多数分布在地铁沿线，相对于还比较完善的停车点，租车点的设置一直是薄弱的环节，因此只能算是地铁换乘的配角，甚至到了可有可无的境地。目前，成规模的租车点分布于2号线沿线，总计有13处，这与贝科蓝图公司“固守”2号线不无关系。

4号线和10号线各站在工程设计之初，也是预留了租车点空间的，两条地铁线开通后，租车点也曾运营了一段时间，但是好景不长，负责这两条线租车点的方舟公司从2010年7月起陆陆续续撤销了这些网点，使得停放在那里的自行车形同虚设。1号线和5号线只剩零星几处租



图6 - 地铁复兴门站外停车点、租车点

车点，而13号线和八通线干脆从一开始就没有租车点。从设施上来讲，唯一相对完善的只有2号线附近的贝科蓝图租车点，即使是仍在坚持经营的租车点，业务状况也不很理想，很多站点一两个月都租不出一辆车。

租车点和停车点有一点很不一样，停车点只需要紧贴地铁站“单干”即可，而租车点需要在一定的区域内实现网络化，否则就难以发挥应有的效应。因此，自行车租赁如果希望能和地铁站实现良好的对接，起步时固守中心城区的地铁站无疑是明智的选择，等到逐步壮大后，再向周边扩展。像贝科蓝图那样退守2号线及其附近的租车点，也许在现在的时局来看是一种不得已的选择，但也极有可能成为其重新振作的起点。反过来说，13号线、八通线这种主要服务于城郊居民进城的线路，在北京自行车租赁起步阶段，如果沿线



站点没有配置租车点，也是情有可原的。既然自行车租赁需要实现网络化，那么仅仅在地铁沿线设置租赁点，而不考虑远离地铁站的人口密集区，也行不通，方舟公司之所以败走4号线和10号线，与其仅在地铁站附近设置租车点，而不考虑地铁站辐射区的租赁需求有着很大关联。最后，租车点的需求量并不如停车点，而北京地铁除了13号线外，其他各线的平均站距都不足2千米，如果一条地铁线上每站都设有租车点，可能造成一定的浪费。因此，租车点最初应选择在人流量较大地铁站予以设置，尔后再根据需求进行调整。

5.3 自行车租赁系统的成效和存在的问题

1992年，自行车租赁行业就在北京出现，直到2007年，探索了国内外自行车租赁业务和经验后，它才真正开始成长起来。尤其是奥运期间，单双号限制措施的出台，使得更多的上班族选择骑自行车上下班，外地来京游客也乐于接受骑自行车游北京的旅游形式。北京前后出现了诸如龙骑天际、康多、

自由鸟、环球、贝科蓝图、佳盛阳光、方舟、永久等自行车租赁公司，可谓异军突起。[1]其中主要定位于方便人们出行的是贝科蓝图、方舟、永久三家公司。经历了奥运期间的红火后，各家租赁公司，特别是定位于自行车出行的租赁公司，由于自身经营方式不当，以及政府政策扶持的不到位等因素，相继进入了惨淡经营的阶段，于是自行车租赁这项公益事业逐渐淡出北京市民视野，成为可有可无的鸡肋。

租赁网点少

目前制约北京自行车租赁行业发展的最大因素是租车点的数量不足。自然之友的调查显示，55.9%受访的北京市民认为租车点的多少是决定他们是否租用自行车的最主要因素。贝科蓝图的租赁网点在2005年最初成立时有80多个，奥运期间一度扩充至190多个，此间陆续投入了4200万元，后来陆陆续续撤销不少网点，仅2009年9月就曾一次性撤消了46个点，目前已缩减到十几个，服务范围大幅度萎缩。[2]根据自然之友的调查，如今贝科蓝图的网点散布于动物园、西直门、复兴门、王府井、雍和宫等地，基本都在地铁2号线沿线或附近人流量大、位置靠近旅游景点的地段。相对于贝科蓝图的艰难维系，方舟的境遇更为糟糕。方舟自行车租车点最高峰时有1020个站点，企业从2008年至今已投入上千万元；到2010年5月仍在坚持运营的站点不到100个，其中大多数已经形同虚设。到了2010年暑期，方舟索性收回了地铁4号线和10号线沿线所有网点的租赁设备。

陷入恶性循环的 自行车租赁系统

租赁网点减少是无人租车的怪现象所致。最近一年，即便是人流量较多的雍和宫、王府井等地，每天租车人数也说不准。有的网点一天甚至一两个月也无法租出一辆；好的时候一天就五六辆，租车的人以外地人为主，本地人很少触及；极个别情况下可能遇到团租，一下能租出几十辆。以前旧城区的一些网点还经常遇到一些人来办理年卡，如今也越来越少了，原先办理年卡的市民不少也有退卡打算。依靠租赁收益这点微薄的收入根本无法支付员工工资、场地租金、设备维护等费用。所以在没有其他资金来源的前提下，减少网点似乎是节约开支的唯一方法。这些自行车租赁公司至今也未能实现盈利，单单贝科蓝图一家亏损已达5000万元。更糟糕的是，减少租赁网点极有可能成为租赁公司的一种慢性自杀行为。众所周知，自行车出行的范围一般以5千米左右为宜，由于自行车涉及到一个本地租异地还（通存通还）的问题，一旦自行车的网点减少，那么整个系统所能涵盖的合适骑行范围必然缩小，导致市民接触到自行车的可能性下降，加深了人们对自行车租赁方式不方便的偏见，租车人自然越发减少。这无疑形成了一个恶性循环。

自行车租赁性价比低

自行车租赁无法抬头的另一个重要原因是其糟糕的性价比。目前大多数租车点提供年卡、月卡、计时卡三种卡。短期租车，每辆1小时5元，4小时10元，一天20元；如果租一年，租金为100元。但是无论租多久，都要交400元的押金。表面上看，年租的性价比最高，短期租

赁则很不划算，与公共交通资费相比较，没有特别明显的优势。而400元的押金，大大超过了市场上普通自行车的价格；对于北京本地市民而言，与其一次性投入400元，并需要承担车辆丢失、损坏的风险，倒不如自己花钱买一辆自行车更为实在；[3]对于外地游客而言，400元是一笔数额不小的流动资金，使用时会相对谨慎。由于目前北京的自行车租赁模式是从国外直接引进的，忽略了国内信誉体制还不健全、租借双方缺乏信任等情况，因此只得以前支付押金的形式来保证，这是自行车押金一直“居高不下”的原因所在。另外，一度吸引不少人的年租方式，实际上是把租用的自行车挪给私人使用一年时间，其实也违背了自行车租赁的初衷。

糟糕的性价比，除了指昂贵的租金和押金外，也指自行车本身的保养状况：不少租车点的自行车落满了厚厚的灰尘；而一些租车点的自行车更是被“遗弃”在角落里，和一些无人认领的旧自行车堆放在一起，有的没有车铃，有的没有车筐，车身上大多锈迹斑斑。这些自行车一旦被租出去，极有可能给骑车人的人身安全带来隐患。据自然之友了解，之所以这些自行车老化严重，主要是与长期没有人租用有关，而租赁公司往往也不愿继续追加保养费用，于是也就陷入了越旧越坏越没人租，越没人租越坏的另一个恶性循环。这方面情况相对较好是贝科蓝图的直营点，这些网点大多安排专人清洗、维修自行车。

租赁网点经营模式低效

企业主导管理公益性的自行车租赁行业是否是最佳的方案，本报告没有开展调查。但对每家企业的运营模式做了一些了解。除了贝科蓝图直接雇佣员工管理部分租车点外，其他大部分租车点往往实行承包制，也就是交由租车点附近报刊亭管理员或者停车点管理员负责。实际上，自行车一般定位于公益或半公益事业，与公交、地铁有些相似，盈利能力有限，与高利润为特点的承包制并不能和睦相处。以地铁10号线的租车点为例，这些网点均由方舟单车服务有限公司负责投放单车，具体经营方面由私人承包。几乎每个租车点的经营状态都十分糟糕，运转最好的租车点每日仅能租赁七八辆车，其他租车点几乎无人问津。一个普遍的问题是，主动承包租赁工作的个人每月会得到固定的佣金200元，而由于租赁车辆受损坏而需要向方舟公司缴纳的赔款却远高于此，因此，承包人对租赁工作大多不热心，拿着定额工资得过且过，既不会将车辆放置于醒目位置，更不会对自行车进行例行的保修，最终导致承包人对租赁工作不采取任何积极行动，反而因此得以旱涝保收。而贝科蓝图之所以还能保留下十几个租车点，与其直营的经营模式所带来的高效管理不无关系。



免费租赁自行车的局限

2010年3月，永久自行车公司先期投入80辆自行车和100余套设备，在朝阳门街道所属的东四地铁站、朝内大街、南竹竿胡同和大方家胡同四个地点设立免费的自行车租赁点。

这种自行车租赁模式定位于社区，社区居民可在当地居委会办理租赁IC卡，免费租用自行车。[4]免费使用自行车自然让社区居民因此受益不少。但是租车点少、租赁限制多也很是让人烦恼：因为自行车本身不带锁，如果中途需要停下办事，车辆很容易丢失，而丢了是需要赔偿的；又由于租赁卡采取积分制，如果超过两个小时归还就要扣掉10分，按时归还才加1分，而积分为0就要交钱续卡，显得很有人性化；此外，如若租车人是北京户口，带着身份证及复印件填申请表即可办理，若不



图7 - 东四自主租车点

是北京户口，则需要一年以上的暂住证或者房产证，不然只能由所在单位集体办理，无异于将外地在京人排除在外。因此，这种租赁模式目前也只处于试点阶段，未能大面积推广。

政府扶持自行车租赁的力度有限

与国外一些城市明显不同的是，北京自行车租赁服务目前完全由企业主导，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，此外水电供应等问题也常常让租赁公司大费周折。相反，自行车租赁公司如能获得两个方面权益，经营情况将会好很多：一是自行车棚的落地权，也就是说，租赁公司希望能获得车棚的落地权，而不是到处出资租地方；另一个是广告权利，如果将来能成功推广自行车租赁，车棚、车身上的广告收益也可以使公司维持运营。而这两方面都需要政府有明确的扶持政策。

2010年3月，北京市发改委正式发布了鼓励自行车租赁的《绿色北京行动计划（2010-2012年）》，是自行车租赁的一个福音。该计划承诺北京将修订或废止不利于自行车交通的管理规定，将自行车纳入全市交通规划，在道路两侧设立自行车专用道；在中关村西区、广安门

内大街、商务中心等重点地区和历史文物保护区，规划建设一批步行、自行车交通示范街区；在客流集中地区增设安保设施齐全的自行车停车场，完善自行车与公共交通的接驳换乘系统；在地铁站、公交枢纽等重点地区大力扶持自行车租赁业发展，到2012年形成约500个租车点，2万辆以上租赁规模。

[1] 蓝俊，李无穷：《北京自行车租赁行业状况调查报告》[R]，2009。

[2] 赵媛媛：《自行车租车点将实现通存通取》[N]，《北京青年报》，2010-8-27。

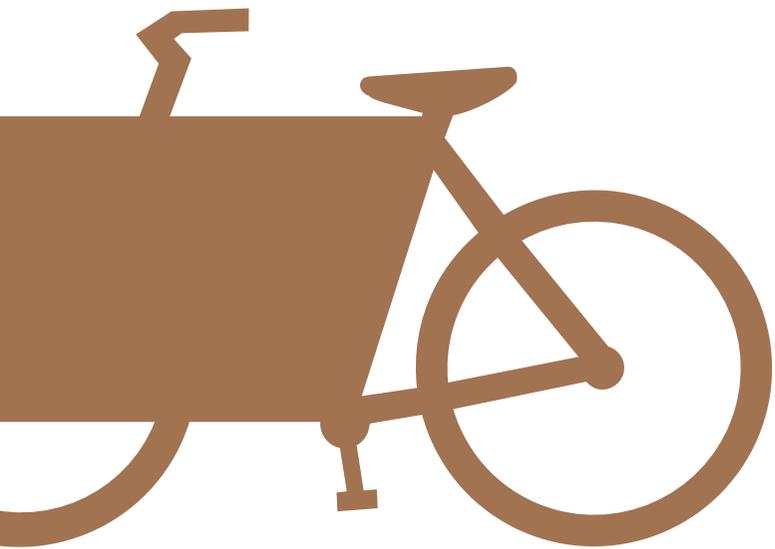




国内外趋势和案例

INTERNATIONAL TRENDS AND LOCAL CASE STUDY





纵观世界各地城市交通发展进程中的选择，可以毫不夸张地说，自行车正在引领一种新的时尚，成为很多世界级大都市建设宜居和低碳发展模式的重要维度之一。在这些国家，自行车不是贫穷的代名词，而是健康、自由、低碳的象征。为了促进健康出行，减少环境污染，实现低碳宜居城市的梦想，世界各地的城市都在行动。政府、企业和公民三方根据自己的责任和优势，积极地探索。比如根据英国1999年财政法案的免税制度，英国交通部于2009年10月出台了《骑车通勤实施导则》，允许雇主向雇员租赁自行车及自行车安全设备，双方的支出都可用于抵税。该导则是绿色交通规划的系列措施之一，旨在鼓励人们骑自行车上下班，同时也使雇主们拥有更健康的工作队伍。

我们将介绍三个国外案例，一个本土案例。（详细案例分析见电子版附件）

6.1 世界自行车之城——哥本哈根

哥本哈根是国际自行车联盟指定的世界首个“自行车之城”，自行车已经成为哥本哈根的一种城市文化和象征。公众出行选择的通勤次序是：自行车、公共交通、私家车。这个崇尚自行车的城市不仅在气候上与北京十分相似，而且当地居民都将自行车视为一个交通工具，而非一个时尚的体育锻炼器材。在哥本哈根街头，从高级政府官员到公司白领，骑自行车出行非常普遍。人们个个好似专业运动员，特别是在上下班高峰期，骑车的人们形成一道亮丽的流动景观。在两个轮子之上了解这个城市，也成为这个城市观光旅游的一个特色。随

处可见的修车铺确保了这些自行车每天都处在最佳的使用状态。在哥本哈根，安全的隔离设施和标志，停车场以及红绿灯都为自行车优先考虑。交通灯变化的频率是按照自行车的平均速度设置的，如果人们从一个路口的绿灯开始，以匀速骑行，基本可以一路绿灯。上述自行车政策有效地缓解了原有的堵车现象。

6.2 发展中国家的自行车城——波哥大

哥伦比亚与中国同为发展中国家，波哥大和北京都是有着多年交通拥堵经历的首都，因此波哥大通过发展自行车交通，改善城市环境的经验，绝对值得北京借鉴。1998年佩尼亚洛萨当选市长时，贫民窟的工人是自行车的主要使用者，到繁华的北部做工，他们因为骑自行车而常常遭到富人的鄙视。当佩尼亚洛萨三年任满后，骑自行车的穷人们获得了尊重，因为波哥大市民都意识到了自行车道的重要性，并认为踩着30美元自行车的人和开着3万美元小汽车的人的需求同样应该被满足。正是这样平等的理念引导波哥大把道路主要空间发展成公共快车道和人行道，使私有空间变得公共化。波哥大的自行车道路系统与BRT（快速公交系统）交错相通，在城区通勤的市民能够以最快的速度完成接驳。在波哥大，每周日都会有一次大型的集会，城市中超过70英里的道路都会被关闭，使市民能够在街上随意行走、骑车、跑步、轮滑，与家庭成员、邻居或者陌生人聊天。对于在这里生活的普通家庭来说，坚持骑自行车可以为家庭每个月节约大约30美元费用，相当于月最低收入的五分之一。不仅如此，自行车的快速发展还催生了自行



车租赁业务，这个行当又成为当地一大就业来源。波哥大是个在群山环抱中的城市，碗状的地形非常不利于污染物的扩散。因此，多使用清洁的交通工具也是保证空气质量的重要方法。

6.3 向自行车城转变的特大城市——纽约

纽约是一个和北京人口数量、城市规模很接近的城市，在这里，人们原本以地铁、私家车和步行为主要交通方式。目前，纽约正在努力向自行车城市靠拢。纽约大部分路段原本没有自行车道。1979年，时任纽约市长的爱德华到中国访问，看到中国人在与机动车道隔离开来的自行车道上安全惬意地骑自行车，大为感慨，回来后就雷厉风行地在曼哈顿九大道上修了一条带护栏的自行车专用道。可惜在公众的反对声中，自行车专用道被拆除了。但是很快纽约人就认识到了自行车的重要性，从2003年到2009年7月，纽约市的自行车道总长度几乎翻了一倍，城区内安装6100个自行车停车架，主要十

字路口被改造，重新设置交通灯时间，以方便自行车出行。骑行条件的改善对自行车骑行有相当积极的影响，仅曼哈顿中心区一处，对比2003年，骑自行车的人数就上升了126%。纽约还计划于2010年从汽车道中分离出更多的自行车道，努力把机动车道“变窄”。另外，纽约推广自行车的一个亮点还在于法律上的改善——2009年通过的《自行车交通法》（Bicycle Access Law）。

6.4 我们身边的自行车城——杭州

2008年杭州在借鉴了法国巴黎和里昂自行车出租系统的基础上，不乏创新地提出了公交自行车的概念，设计出一个由地铁、公交车、租赁车、水上巴士、公共自行车形成的组合式公共交通网络计划。公共自行车的推出，是提升杭州城市品位的成功举措。据统计，运行初期日均车辆租用频率为0.93次，到今年2月则提高到3.27次。天气晴好时，全市400多个服务点的公共自行车日租用量在5万辆次左右，相当于每辆车每日被借5次。除了用于休闲观光，公共自行车也渐渐成为杭州市区居民的日常交通工具。不少居民发现，在早晨和傍晚的高峰时段，自行车是通行速度最快的交通工具。公共自行车租赁被视为解决“最后一公里问题”的重要方法。城市内的公交车或地铁通常只能够将市民带到一个尽可能接近目的地的地方，而加上公共自行车，使得“驻车换乘”成为可能。另外，租车点需要大量的管理和维修人员，这也解决了一大批下岗工人的再就业问题。

自行车出行正在成为国际宜居城市的健康新时尚



哥本哈根



波哥大



纽约



杭州

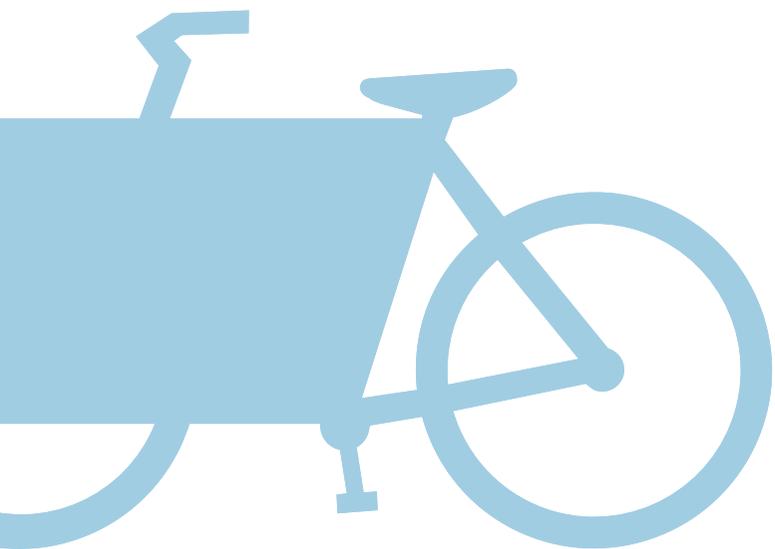




政策建议

SUGGESTIONS AND COMMENTS





为了配合北京实现2020年远景目标，帮助北京经济发展方式实现转型升级，全面弘扬绿色消费模式和生活方式，初步建成生产清洁化、消费友好化、环境优美化、资源高效化的绿色现代化世界城市。在自行车出行方面，北京市政和交通主管部门以及社会各界需要营造对自行车友好，支持健康、低碳新时尚的文化氛围；积极举办与自行车有关的竞赛和文化活动；向公众提供自行车出行的城市交通地图；推荐最适合骑行的区域和自行车地方文化体验；并在企业社会责任的履行、商业和政府的公务出行等方面，多方式地为低碳出行的工作人员创造条件，奖励低碳行为。

2009年底出台的《绿色北京行动计划（2010-2012年）》是能够帮助自行车出行方式实现里程碑式跨越的重要政策。2010年开始，自行车得以名正言顺步入北京绿色交通发展规划。因此，有关意见和建议也将从《绿色北京行动计划（2010-2012年）》作为切入点而提出。

下边建议的顺序体现我们对问题优先程度的考虑。

第一，我们呼吁北京市政和交通主管部门尽快出台整体的北京慢行公交系统规划，明确那些需要修订的、废止的、不利于自行车交通的管理规定。

第二，鼓励和扶持以群众为基础的自行车出行文化。在公众参与的程序和细节上，我们认为应尽量考虑通过民间组织或自行车协会来召集、组织相关的讨论及意见的收集。基于这样的认识，自然之友希望在本报告发布之后，更多地参与到《绿色北京行动计划（2010-2012年）》慢行公交系统的具体制定和实施中，充分发挥民间组织和志愿者的优势，提高公众参与的积极性。特别是在采取相关措施前，北京市政和交通主管部门应该保障公众参与的渠道，最大限度地回应公众需求。

第三，特别需要指出的是，在胡同和居民小区范围内，有关部门切实落实行人、自行车、私家车优先级别依次递减的交通管理原则。在北京的胡同区域内，为自行车出行提供激励机制，让自行车成为胡同区域内人们生活和工作的重要补充工具。具体措施包括在胡同区域内增加自行车免费存取设施，增设醒目的自行车行驶和停放交通标识。

第四，自行车道应与机动车道实行物理隔离，取消现有路侧的机动车停车位。在各类商业服务中心附近，完善自行车道与城市公共服务设施的对接，方便市民生活。与此同时，禁止各类商业服务中心随意占用路侧自行车道的做法。

第五，针对自行车租赁业务，建议以《绿色北京行动计划（2010-2012年）》的精神为原则，扩大北京市自行车租赁业务的覆盖面并提升其服务水平。对于目前自行车租赁业不堪的现状，我们建议通过第三方客观、真实地进行评估，吸取现有操作方式的经验和教训，同时参照国内外多个城市的运营经验予以改善，加大力度扶持对自行车租赁业务有长远发展计划和投入的商家。

第六，针对自行车停放的问题，居住区和公共服务设施须为自行车提供足够的停车空间，并将停车处安排在醒目和方便的地方。自行车停车设施的设置主要利用行道树设施带、机非隔离带、店前广场和人行天桥下方。设施采用自行车架，一车一架。为了有效降低自行车失窃率，需要为自行车停放设计安全、方便的存取设施，推荐比较安全的防盗锁等。



www.fon.org.cn | www.stcbj.com

主笔: Shannon Bufton, 李波、徐寅杰、饶欣子、陈刚、张颖
设计: Shannon Bufton, 饶欣子
校对: 丁宁
统筹: 梁笑媚、张文桦



附件一：国际趋势和案例汇编

世界上首个自行车城——哥本哈根

英国的生活杂志“Monocle”曾选出 2008 年世界 20 个宜居城市，丹麦的哥本哈根以重视环保等因素名列榜首，不仅如此，哥本哈根还被国际自行车联盟指定为 2008 年至 2011 年的世界首个“自行车之城”，自行车已经成为哥本哈根的一种城市文化和象征。这个崇尚自行车的城市不仅在气候上与北京十分相似，而且都将自行车视为一个交通工具，而非时尚的体育锻炼器材。目前哥本哈根有 36% 的居民出行采用自行车，而该城市的目标是在 2012 年使这一比例达到 40%。这正可以从侧面反映出哥本哈根市对各种交通工具的重视程度——自行车居首，公共交通次之，私人轿车位末。

站在哥本哈根街头，放眼望去，男男女女，老老少少，戴着头盔，伏在车上疾驰而过，好像个个专业运动员似的，特别是在上下班高峰，形成一道亮丽的流动景观。色彩斑斓的自行车为前往哥本哈根的驴友提供了非常便捷的旅游方式——在两个轮子之上了解这个城市。同时，使用这些自行车十分廉价，除了缴纳 20 丹麦克朗的押金之外，就不需要额外付费了。城区面积远不及北京的哥本哈根市内有多达 110 个的自行车站点，这使得自行车成为触手可及的交通工具，而随处可见的修车铺确保了这些自行车每天都处于最佳的使用状态。

哥本哈根有超过 350 千米与汽车道、人行道都有边石隔离的自行车道，另外还有 20 千米与汽车道并行有专门标识的自行车道。在路口，自行车道一般会以蓝色宽条专门标识出来以增加它的可视性。如果你驾驶着爱车行驶在哥本哈根的大街上，总是会被一个又一个的红灯所阻挡。反之，如果你跨上一辆自行车，以匀速蹬踏，倒是可以几乎一路被绿灯放行，畅通无阻。这是因为在哥本哈根市内，所有交通灯变化的频率是按照自行车的平均速度设置的。这也就是说，如果你从一个路口的绿灯开始，以匀速骑行，一般遇不到一个红灯。由于有效自行车政策的推动，堵车现象几乎从哥本哈根绝迹。

在哥本哈根停放自行车也很方便。市内的地铁站附近、商店超市旁边、学校校园内，就连政府机构门前，都设有专门的自行车停车场，而且全部免费；到处可见设计精巧、美观实用的自行车存放架，有的是把车轮夹在两个直径 30 厘米左右的圆环间，也有将车把架在流线型的车把架上，既节省空间，还不会被风刮倒。在地铁和轻轨上，也有专门的空间可以让乘客携带自行车上去，只需另买一张自行车票即可。

发展中国家的自行车城——波哥大

哥伦比亚与中国同为发展中国家，波哥大和北京都是有着多年交通拥堵经历的首都，因此波哥大通过发展自行车交通，改善城市环境的经验，绝对值得北京借鉴。实际上，1990 年代中期的波哥大，虽然只有 20% 的人拥有私家车，却像大多数发展中国家的城市一样，在走着北美郊区的汽车发展模式。当时的波哥大闹市区如同一个充满噪声和废气的停车场，高

峰时间小轿车和私营中巴挤成一团，几乎无法动弹。而居住在城南贫民窟的工人们到繁华的北部做工，每天路上往返就要花掉4个小时，他们因为经常骑自行车而常常遭到富人的鄙视。1998年佩尼亚洛萨当选市长后，便将在城市内修建高速公路计划束之高阁，开始斥资数十亿美元来建设公园、学校、图书馆、自行车道以及世界上最长的步行街。当他三年任满后，骑自行车的穷人们获得了尊重，因为波哥大市民都意识到了自行车道的重要性，并认为踩着30美元自行车的人和开着3万美元小汽车的人是同等的重要。正是这些平等的理念引导波哥大市民把道路空间发展成公共快车道和人行道，使私有空间变得公共化。

目前，波哥大已拥有世界第五大密集的自行车交通网络，约268千米长的自行车道，并且仍然在建设更密集和安全的自行车网络。波哥大还有着完善的BRT系统，为了让市民能够更方便地搭乘BRT，当地政府在每一个车站附近都设置了大规模的自行车停放点。又由于波哥大的自行车道路系统与BRT系统交错相通，因而在城区通勤的市民能够以最快的速度完成接驳。在波哥大，每周日都会有一次大型集会，城市中超过70英里的道路都会被关闭，使市民能够在街上随意行走、骑车、跑步、轮滑，与家庭成员、邻居或者陌生人聊天。对于生活在这个发展中国家里的普通家庭来说，坚持骑自行车可以为家庭每个月节约大约30美元费用，相当于月最低收入的五分之一。不仅如此，自行车的快速发展还催生了自行车租赁业务，这个行当又成为当地一大就业来源。波哥大是个群山环抱中的城市，碗状的地形非常不利于污染物的扩散，因此，减少汽车尾气，多使用清洁的交通工具也是保证空气质量的重要方法。

向自行车城转变的特大城市——纽约

当人们在想哪个美国的城市比较适合骑自行车的时候，明尼阿波利斯、旧金山或者波特兰通常都会成为他们的答案。然而，一个和北京人口数量、城市规模很接近，原本以地铁、私家车和步行为主的北美特大城市——纽约，也正在努力向自行车城市靠拢。原本纽约大部分路段都没有自行车道，往常在这座城市骑车也像在现在北京某些路段骑车一样，令人胆战心惊、时刻唯恐小命不保。在最近几年中，纽约市增加了许多有利于自行车骑行的基础设施，这使当地的自行车骑行状况得到了非常大的改善。从2003年到2009年7月，纽约市的自行车道总长度几乎翻了一倍，城区内安装6100个自行车停车架，并且对主要十字路口作出了改造，重新设置交通灯时间，以更好地适应自行车出行。骑行条件的改善对自行车骑行有相当积极的影响，仅曼哈顿中心区一处，对比2003年，骑自行车的人数就上升了126%。

纽约市修建自行车道的灵感与中国关联很密切。1979年，时任纽约市长爱德华到中国访问，看到中国人在与机动车道隔离开来的自行车道上安全惬意地骑自行车，大为感慨，回来后就雷厉风行地在曼哈顿九大道上学着修了一条带防护栏的自行车专用道。对于当时的纽约，爱德华的想法过于超前，这条自行车道没多久就在一片骂声中被拆除了。如今纽约在一些宽

敞的路段，也设置了带护栏的自行车道，这次的结果是称赞多于责骂，爱德华的建议才终于被证明是正确的。2010年，纽约还计划于2010年从汽车道中分离出更多的自行车道，努力把机动车道变窄，与此相反，北京和中国的很多城市却在把机动车道拓宽。

为什么在纽约市骑自行车是个不错的主意呢？像世界上许多大城市一样，对大部分的流动人群而言，骑自行车都是非常可行的。在纽约市，10%的汽车行程少于0.5英里，而22%在1英里以内，56%在3英里之内。而且，在地铁非常拥堵，而公交车又时常会迟到的情况下，自行车成为了结合多功能性、便利行走的自由以及快速的交通工具。另外，纽约市政府非常有远见的一点，是作为自行车建设工程的一个部分，他们在2009年通过了自行车交通法（Bicycle Access Law）。这部新法律的目的是鼓励通勤者骑自行车上下班，并且向他们提供在工作地点附近或其他指定地点的安全的停车场。这部法律运转的方式非常简单：一个希望使用自行车出行的自行车持有者提交一项申请，在30天内，建筑物的所有者必须提供一个停车点或者申请一个例外许可，这种例外许可只有在建筑物所有者证明附近自行车停放点数量足够、安全、免费，并且有遮雨棚的情况下才会被接受。

英国关于自行车出行的政策支持的相关文件浅析

从英国的城市交通政策来看，英国交通部的使命是在经济，环境和社会三者的需求中谋求交通的平衡发展。而且保持可持续出行的政策占了非常重要的地位。可持续出行旨在降低城市拥堵，改善街区的环境质量，鼓励更健康更安全的生活方式。“建立更安全、更清洁、更绿色的社区”已经成为一项英国的国策，各部委要回应这样的政策，通过通力合作，改善公共交通的规划、设计、管理和维护来实现。在街区的发展规划中，对不同出行方式按照步行、自行车、公交、特殊公共服务交通出行（警车和救护车和垃圾清运等）、其他机动车的顺序由先到后予以考虑。而政府则从自行车出行的基础设施建设、法律权益维护、经济激励、路面空间管控、教育宣传、骑行文化培育等多个方面寻求民间组织、社区组织等配合。

英国为了鼓励居民多骑自行车出行，推出了一系列优惠政策和计划，以下我们将从两个方面对这个计划进行分析：

惠及面广 各种规模的公私营企业，凡给员工提供租赁服务的，均享受抵税优惠。这种计划尽最大程度惠及所有企业员工，几乎无一例外。其优惠车型包括两轮、三轮、四轮自行车，而且安全设备从头盔、照明灯、车铃、倒车镜、车筐、打气筒、车锁、修车设备等，一应俱全。该计划对整套设备的价格没有限制，而且还有可能为需要换乘公交的雇员提供解决最开始和最后几千米出行问题的自行车租赁。实施这个计划有两种方法，第一种，雇主购买自行车和相应的安全设施，租赁给雇员。其花费可以算入企业的成本支出，企业享受相应的免税政策，而雇员的收入不受影响。第二种，如果雇员同意从薪水中扣除租车的费用，免税的政策将从他们到个人所得税中得到体现，而雇主的企业成本支出则不享受相应到免税政策。

对于那些赚取最低工资的雇员而言，政府更是鼓励雇主提供便宜，甚至免费的自行车租赁服务，以保证人人都享受平等的自行车出行的福利。

里程补贴 对于上班通勤外的出行，也鼓励使用自行车。工作出行使用自己的自行车的雇员将享受每英里 20 便士（免税）作为奖励。该计划依靠国内相关的税收、金融体系共同作用建立，比如说，国家保险法（NIC）、国家最低工资规定（NMW）、年度投资补贴（AIA）、商品税（VAT）、消费者信用条例、合同法等确保该计划能顺利地执行。这个计划还对雇员在租赁自行车期间离职，或是希望购买自行车等可能发生的情况，做出完善的规定，以期为雇主及雇员提供相对公平又多样的选择。总而言之，为了实施这个计划，各个部门群策群力，在各自部门的法规政策中都对该计划提供了相应的支持，各种政策相辅相成，形成了一个完善可行的《健康出行导则》。

我们身边的自行车城——杭州

杭州也在致力构建一个由地铁、公交车、租赁车、水上巴士、公共自行车形成的组合式公共交通网络，并且实现“同台换乘”。不过，杭州行动得很早，并且杭州的市政交通部门认为，公共自行车将在这个系统中起到关键作用。

2008 年 5 月，杭州在全国率先运行了由公交公司主导的公共自行车租赁系统。据统计，运行初期日均车辆租用频率为 0.93 次，到今年 2009 年 2 月则提高到 3.27 次。天气晴好时，全市 400 多个服务点的公共自行车日租用量在 5 万辆次左右，相当于每辆车每日被借 5 次。在杭州西湖的周边地区，游客们可在各固定标准式公共自行车租用服务点及杭州公交 IC 卡发售、充值点，凭本人身份证及有效证件，缴 300 元现金后（其中 200 元为租车信用保证金，100 元为预存资费），办理杭州公共自行车租用 IC 卡（Z 卡），凭卡租车、还车及结算费用。当然，租车的第一个小时是免费的，两小时内收 1 元人民币，3 小时内收 2 元，以后每增 1 小时加 3 元，所有公共自行车均采用“甲地租，乙地还”归还模式。除了被运用于休闲观光，公共自行车也渐渐成为杭州市区居民的日常交通工具。不少市民发现，在早晨和傍晚的高峰时段，自行车是速度最快的交通工具。大量的租车点出现，还需要一大批管理和维修人员，这样也解决了一大批下岗工人的再就业问题，可谓一举多得。可见，公共自行车的推出，的确是杭州提升城市品位的成功举措。

虽然杭州公交公司参考了巴黎自行车系统的运行模式，但是他们也对这个系统进行了许多改进。巴黎提供超过 20,000 辆自行车，市内几乎每隔 300 米就有一个自行车租车点；而在杭州，自行车的数量超过 50,000，自行车租车点则超过 2000 个（约合每 100 米一个）。而且，杭州市民只需在自行车上刷一下卡就可以方便地取车，巴黎市民则需要到隔壁的一个小店面里刷卡再取车。最令人欣慰的消息是，杭州公交公司宣布在公共自行车租赁系统运营的前 10 个月内，一辆自行车也没有丢失，且只有 0.5% 的自行车受损或被破坏。而巴黎公共自

行车系统则至少有一半自行车被盗或被破坏了。为了保证自行车的安全，杭州采取了一系列措施，比如，设计人员将自行车的颜色定为大红色和橙红色，让人看一眼就知道是公共自行车；公共自行车的车杠上、车座下面和钥匙牌上都打有相同的车牌钢印，以保证每辆自行车的唯一性；此外，车上还安装了高科技防盗装置。

那么，经营公共自行车事业会不会亏本呢？在杭州，只有少数人会租用自行车超过 1 小时，因此，对于 80%的用户而言，自行车租用是不花钱的。维持整个杭州的自行车租赁系统的月花费大约是 150 万人民币，而租用自行车能够收回的钱每月大约只有 20 到 30 万。不过，加上在自行车上及服务站点里的广告植入费用，杭州公交公司的有关人员期待在不远的未来能够收支平衡。而北京同样作为一个越来越注重经济效益的城市，如此盈利的方法将会非常有效并且收到欢迎。杭州自行车租赁系统被视为解决“最后一公里问题”的重要方案，这是一个在北京同样亟需解决的问题。城市内的公交车或地铁通常只能够将市民带到一个尽可能接近他们的目的地的地方，但加上公共自行车的帮助，一个以自行车为基础的低速交通和以地铁及公共汽车为基础的公共交通设施的无缝对接将成为可能。杭州的成功案例对于北京及其他中国城市而言都是一个好消息——自行车租赁在中国是可以像在美国或欧洲一样成功的。通过学习杭州的模式，北京可以避免一些可能的错误，并且更进一步与环境破坏和交通拥堵作斗争。杭州的成功还表明，只要有足够多的租车点和合理的押金、租金，中国城市居民会非常乐意使用公共自行车。相比之下，目前北京的不成系统的、散乱的、昂贵的自行车租赁服务与杭州系统的、方便的以及价格适宜的租赁服务形成了强烈的对比。

附件二：北京市地铁沿线自行车停车点、修车点、租车点信息汇总

1 号线各站停车点全纪录								
序号	位置	营业时间	容量	收费标准	安全/管理状况	有无遮雨棚	负责单位与联系方式	备注
1	苹果园 A 口	5:00-24:00	700	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	—	
2	古城路 D 口	5:00-24:00	1200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	—	
3	八角游乐园 B2 口	5:00-24:00	1000	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	—	
4	玉泉路 B 口	5:00-24:00	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	—	
5	玉泉路 C 口	6:00-21:00	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	—	
6	五棵松 A、B 口之间的桥洞	24 小时	100	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.6 元/辆次	有人管理	有	—	立交桥下方
7	五棵松 C、D 口之间的桥洞	24 小时	100	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.6 元/辆次	有人管理	有	—	立交桥下方
8	万寿路 A 口	4:00-24:00	400	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.6 元/辆次	有人管理	无	—	
9	南礼士路 C 口	24 小时	120	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	—	
10	复兴门 A 口	7:30-10:00	30	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理有限公司, 68314082	
11	西单 F1 口	24 小时	—	免费	无人管理	—	—	
12	王府井东北角 A 口向北 50 米	8:00-22:00	100	普通自行车 0.2 元/辆次	有人管理	无	东城区市政管理委员会	
13	王府井书店门口	8:00-22:00	500	普通自行车 0.2 元/辆次	有人管理	无	东城区市政管理委员会	
14	东单 A 口	24 小时	100	免费	无人管理	有	—	天桥下方

15	建国门 B 口	6:00-21:00	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	朝阳区存车管理处	
16	国贸 E2 口	24 小时	40	免费	无人管理	无	—	自发形成
17	国贸 E1 口、B 口之间	24 小时	50	免费	无人管理	无	—	自发形成
18	大望路 A 口	24 小时	150	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	—	
19	四惠 B 口	24 小时	400	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	
20	四惠东 A 口	24 小时	1000	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	
21	四惠东 B 口	24 小时	600	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	

1 号线各站修车点全纪录

序号	位置	工作时间	修车类型	常见服务项目的收费					有无二手车	联系方式	备注
				打气	修链子、接链子	换胎	修闸皮	补车胎			
1	古城路 D 口	—	自行车						—	—	
2	军事博物馆 C2 口	—	自行车						—	—	周末不开门
3	建国门 A 口 东侧	—	自行车						无	15810828812, 13522276035	
4	建国门 A 口 南侧	5:00-20:00	自行车						无	常师傅	

1 号线各站租车点全纪录

序号	位置	营业时间	车数	公司	租赁车型	日租车量	联系方式	备注
1	南礼士路 C 口	24 小时	20	贝科蓝图	普通城市车	—	—	

2	复兴门A口	—	—	贝科蓝图	普通城市 车	—	—	
3	王府井北京 饭店东侧	—	60	贝科蓝图	普通城市 车	—	—	
4	王府井A口	7:30-21: 00	30	贝科蓝图	普通城市 车	—	—	已经撤并至 北京饭店的 租车点
5	建国门B口	8:00-21: 00	—	方舟	普通城市 车	—	—	

2号线各站停车点全纪录

序号	位置	营业时 间	容量	收费标准	安全/管理 状况	有无遮 雨棚	负责单位与联系方 式	备注
1	西直门嘉茂 购物中心西 南角	—	200	—	无人管理	—	—	
2	西直门 嘉茂购物中 心 东南角D口	—	60	—	无人管理	有	—	
3	西直门2号 线A口	24小时	300	免费	无人管理	无	—	
4	西直门B口	7:00-21: 00	100	普通自行车0.2 元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理 有限公司, 68314082	
5	西直门外南 路人民医院 北门	7:00-17: 30	200	—	有人管理	无	华腾西西停车管理 有限公司, 68314082	
6	车公庄A口	24小时	50	普通自行车0.2 元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理 有限公司, 68314082	
7	车公庄B口	8:00-22: 00	100	普通自行车0.2 元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理 有限公司, 68314082	
8	阜成门A口	7:00-20: 00	100	普通自行车0.2 元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理 有限公司, 68314082	可以租车
9	阜成门D口 东侧	8:30-20: 30	200	普通自行车0.2 元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理 有限公司, 68314082	
10	阜成门D口 北侧	—	300	—	—	无	无	

11	复兴门 A 口	7:30-22:00	30	普通自行车 0.2 元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理有限公司, 68314082	
12	长椿街 C1 口	24 小时	500	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	北京宣联停车服务中心, 63034617	
13	长椿街 C2 口	24 小时	500	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	北京宣联停车服务中心, 63034617	
14	长椿街 D 口	24 小时	500	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	北京宣联停车服务中心, 63034617	
15	宣武门商务酒店门口	24 小时	60	免费	无人管理	有	—	
16	宣武门 C1 口、C2 口之间	24 小时	120	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	北京宣联停车服务中心, 63034617	
17	宣武门 D1 口、D2 口之间	24 小时	120	免费	无人管理	有	—	
18	宣武门 E 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	
19	宣武门 H 口	24 小时	200	免费	无人管理	无	—	
20	和平门 C1 口和 C2 口之间	24 小时	500	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	北京宣联停车服务中心, 63034617	
21	和平门 D1 口和 D2 口之间	24 小时	500	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	北京宣联停车服务中心, 63034617	
22	前门 B 口	—	共计 800	免费	无人管理	无	—	
23	崇文门 5 号线 A 口	7:00-23:00	100	普通自行车 0.2 元/辆次	有人管理	无	私人	
24	崇文门 5 号线 B 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 18911358277	
25	崇文门外 公交停车场 南侧	—	30	免费	无人管理	无	—	
26	崇文门 5 号线 D1 口与 D2 口之间	—	150	免费	无人管理	无	—	

27	崇文门5号线 D2口南侧	—	200	—	有人管理	有	私人	
28	崇文门路口 西北角中国银行门前	—	30	免费	无人管理	无	—	
29	崇文门路口 西北角新侨饭店西门	—	100	—	无人管理	无	新侨饭店	内部停车场
30	崇文门 2号线C口	24小时	350	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	有	卡拜克停车管理有限公司, 65122377	
31	崇文门路口 西南角	24小时	1000	免费	无人管理	无	—	
32	北京站A出口	24小时	50	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	东方志诚车辆服务有限公司, 64636428	
33	北京站B出口	24小时	50	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	13911533008	
34	建国门B口	6:00-21:00	300	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	朝阳区存车管理处	
35	朝阳门A口	24小时	200	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	朝阳区存车管理处	
36	东四十条C口	—	80	免费	无人管理	无	—	
37	东直门A口	24小时	100	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	有	燕鸿洲存车管理处, 64063747	
38	东直门B口	24小时	500	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	燕鸿洲存车管理处, 64063747	
39	东直门C口	—	共计350	免费	无人管理	无	—	
40	东直门D口	7:00-19:00	50	普通自行车0.2元	有人管理	无	私人	
41	东直门E口	—	600	免费	无人管理	无	—	

42	雍和宫 2号线A出口	24小时	130	普通自行车0.3元/辆次, 过夜0.6元/辆次	有人管理	有	燕鸿洲存车管理处, 64063747	
43	雍和宫 2号线C出口	24小时	120	免费	无人管理	无	—	
44	雍和宫路口 西北角过河, 北京人才市场门前	24小时	100	免费	无人管理	无	—	
45	安定门A口	—	150	免费	无人管理	无	—	
46	安定门B口	—	100	免费	无人管理	无	—	
47	鼓楼大街A口	24小时	500	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	燕鸿洲存车管理处, 64063747	
48	鼓楼大街B口	24小时	300	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理有限公司, 68314082	
49	积水潭A口	24小时	1000	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	有	华腾西西停车管理有限公司, 68314082	
50	积水潭C口	24小时	600	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	有	华腾西西停车管理有限公司, 68314082	
51	新街口内大街 新华百货门口	8:00-22:00	500	普通自行车0.2元/辆次	有人管理	无	—	

2号线各站修车点全纪录											
序号	位置	工作时间	修车类型	常见服务项目的收费					有无二手车	联系方式	备注
				打气	修链子、接链子	换胎	修闸皮	补车胎			
1	西直门桥东北角	7:00-18:00	自行车	0.2元		30-50元		3元	无	焦师傅	

2	积水潭 C 口	夏 6:30-20: 30 冬 6:30-19: 00	自行车、 电动车	免费		10-1 8 元		2 元	无	曹师傅	
3	德胜门桥西 南角	6:30-20: 00	自行车	免费 /0.2 元		30-3 5 元	2-3 元	2 元	无	唐师傅	便民修车点
4	雍和宫 2 号 线 A 口	—	自行车						无	—	燕鸿洲存车 管理处
5	建国门 A 口 东侧	—	—						—	—	15810828812 , 13522276035
6	建国门 A 口 南侧	5:00-20: 00	自行车						无	常师傅	
7	东便门桥西 北角	8:00-20: 00	自行车、 电动车	0.3 元		8-30 元		3 元	无	柯师傅	
8	北京站西街 西口（船板 胡同口）	夏 8:00-20: 00 冬 8:00-18: 00	自行车、 电动车	0.2 元				2 元	无	陈师傅	
9	崇文门 A 口	—	自行车						无		
10	宣武门 H 口	—	自行车						无		
11	佟麟阁路、 宣武门西大 街路口西北 角	7:00-20: 00	自行车、 电动车	0.2 元					—	何师傅	
12	车公庄 B 口	夏 8:00-19: 00 冬 8:00-17: 00		有时 免费					—	胡师傅	

2 号线各站租车点全纪录

序号	位置	营业时 间	车数	公司	租赁车型	日租车量	联系方式	备注
1	西直门外南 街 人民医院北 门	24 小时	40	贝科蓝图	普通城市 车	—	83646452	

2	阜成门 A 口	7:00-20:00	10	贝科蓝图	普通城市车	3-4 辆/日	13681444284	
3	阜成门 A 口	24 小时 (除周末)	10	方舟	普通自行车	—	13521924012	
4	阜成门 D 口	6:00-19:00	9	方舟	普通自行车	—	81623258	
5	复兴门 A 口	—	—	贝科蓝图	普通城市车	—	—	
6	长椿街 B1 口	—	—	贝科蓝图	普通城市车	—	—	
7	宣武门 E 口	6:00-22:00	—	方舟	普通城市车	—	65853650	
8	和平门 B1 口	—	—	贝科蓝图	普通城市车	—	—	
9	建国门 B 口	8:00-21:00	—	方舟	普通城市车	—	—	
10	东四十条 C 口	8:00-16:00	16	贝科蓝图	普通城市车	—	—	
11	雍和宫 A 口	7:00-19:00	11	贝科蓝图	普通城市车	—	—	
12	鼓楼大街 B 口	24 小时	20	贝科蓝图	普通城市车	—	—	
13	积水潭 A 口	7:00-20:00	45	贝科蓝图	普通城市车	—	—	已撤销

4 号线各站停车点全纪录

序号	位置	营业时间	容量	收费标准	安全/管理状况	有无遮雨棚	负责单位与联系方式	备注
1	安河桥北 B 口	5:00-24:00	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84821648	
2	安河桥北 C 口	—	—	免费	无人管理	无	—	
3	北宫门 B 口	5:00-24:00		普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84821648	
4	西苑 C1 口	24 小时	200	免费	无人管理	无	—	自发形成
5	圆明园 B 口	—	—	免费	无人管理	无	—	
6	北大东门 B 口	—	—	免费	无人管理	无	—	

7	北大东门C口	—	—	免费	无人管理	无	—	
8	中关村B口	6:00-23:00	—	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	有	欣健紫金停车管理有限公司, 84821648	
9	中关村科贸电子城门口	8:00-20:00	—	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	—	
10	海淀黄庄A1口	24小时	560	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 18911358277	
11	海淀黄庄B口向北50米	—	40	—	—	无	—	内部停车场
12	海淀黄庄B口向北200米	24小时	80	免费	有人管理	无	—	
13	海淀黄庄C2口	24小时		普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84821648	
14	人民大学B口	—	—	免费	无人管理	无	—	
15	人民大学C口	6:00-24:00	—	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84821648	
16	魏公村B口	5:00-24:00	—	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84821648	
17	国家图书馆C口	24小时	200	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84821648	
18	动物园A口	6:00-23:00	100	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84821648	
19	动物园C2口	8:00-18:00	100	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理有限公司, 68314082	
20	西直门嘉茂购物中心西南角	—	200	—	无人管理	—	—	
21	西直门嘉茂购物中心东南角D口	—	60	—	无人管理	有	—	

22	西直门2号线A口	24小时	300	免费	无人管理	无	—	
24	西直门B口	7:00-21:00	100	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理有限公司, 68314082	
25	新街口A口	24小时	100	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	与方舟租车一起
26	新街口C口	24小时	100	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	与方舟租车一起
27	新街口B口	24小时	50	免费	无人管理	无	—	无障碍入口
28	新街口D口	24小时	150	免费	无人管理	无	—	
29	新街口冠华大厦西门	—	—	—	—	—	—	仅对办公楼开放
30	平安里A口	24小时	200	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	与方舟租车一起
31	平安里B口	24小时	100	免费	无人管理	无	—	
32	平安里D口	24小时	80	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	
33	西四A2口	24小时	60	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	
34	西四B口	24小时	150	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	与方舟租车一起
35	灵境胡同B口	24小时	110	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	与方舟租车一起
36	灵境胡同C口	24小时	40	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	与方舟租车一起
37	灵境胡同D	24小时	90	免费	无人管理	无	—	
38	西单F1口	24小时	—	免费	无人管理	—	—	

39	宣武门 C1 口、C2 口之间	—	200	—	有人管理	有	北京宣联停车服务中心，63034617	
40	宣武门商务酒店门口	24 小时	60	免费	无人管理	有	—	
41	宣武门 D1 口、D2 口之间	24 小时	120	免费	无人管理	有	—	
42	宣武门 E 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次，过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司，84824618	
43	宣武门 H 口	24 小时	200	免费	无人管理	无	—	
44	菜市口 A 口	24 小时	150	普通自行车 0.2 元/辆次，过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司，84824618	
45	菜市口 C 口	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
46	菜市口 D 口	24 小时	100	免费	无人管理	无	—	
47	陶然亭 C 口	24 小时	300	普通自行车 0.2 元/辆次，过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司，84824618	与方舟租车一起
48	陶然亭 D 口	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	有场地无设施
49	北京南站东进口	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	有修车档
50	马家堡 A 口	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
51	马家堡 C 口	24 小时	150	普通自行车 0.2 元/辆次，过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司，84824618	
52	角门西 A1 口	24 小时	100	免费	无人管理	无	—	有场地无设施
53	角门西 A2 口	24 小时	100	免费	无人管理	有屋檐遮雨	—	
54	角门西 A2 口旁美廉美超市门口	24 小时	100	免费	无人管理	有屋檐遮雨	—	
55	角门西 B 口	24 小时	100	免费	无人管理	无	—	
56	角门西 C 口	24 小时	150	免费	无人管理	无	—	

57	角门西D口	24小时	200	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	与方舟租车一起
58	公益西桥B口	24小时	—	免费	无人管理	无	—	有场地无设施
59	公益西桥C口	24小时	700	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	欣健紫金停车管理有限公司, 84824618	与方舟租车一起

4号线各站修车点全纪录											
序号	位置	工作时间	修车类型	常见服务项目的收费					有无二手车	联系方式	备注
				打气	修链子、接链子	换内胎	修闸皮	补车胎			
1	北大东门站B口向东30米	—	自行车						—	13121018878	
2	西直门桥东北角	7:00-18:00	—	0.2元		30-50元		3元	—	焦师傅	
3	新街口地铁站路南侧	夏8:30—19:30 冬10:00—16:00	电动车 自行车			10-20元			无	无	
4	西四北大街前车胡同入口	—	—						—	—	无人看守
5	宣武门H口	—	自行车						无		
6	菜市口C口	到21:00	自行车 电动车 三轮车 汽车						无	无	
7	南三环万芳桥西南角河边	—	—						无	—	

4号线各站租车点全纪录

序号	位置	营业时间	车数	公司	租赁车型	日租车量	联系方式	备注
1	安河桥北 B 口	5:00-24:00	26	方舟	普通城市车	1 辆/半年	65853650	
2	北宫门 A 口	5:00-24:00	26	方舟	普通城市车	—	65853650	
3	北大东门 B 口	—	—	—	—	—	—	有少数辆可以租的车摆放, 但无人看管
4	中关村 B 口	6:00-23:00	20	方舟	普通城市车	—	65853650	
5	海淀黄庄 A1 口	—	11	方舟	普通城市车	—	65853650	已撤销
6	海淀黄庄 C2 口	24 小时	20	方舟	普通城市车	8-9 辆/半年	65853650	
7	人民大学 B 口	6:00-23:00	13	方舟	普通城市车	—	65853650	
8	人民大学 C 口	6:00-23:00	12	方舟	普通城市车	1-2 辆/月	65853650	
9	魏公村 B 口	5:00-24:00	40	方舟	普通城市车	—	65853650	
10	动物园 A 口	5:00-24:00	20	方舟	普通城市车	—	65853650	
11	动物园 D 口	24 小时	—	贝克蓝图	普通城市车	—	13520700712	
12	新街口 A 口	6:00-22:00	20	方舟	普通城市车	—	65853650	无标识
13	新街口 C 口	6:00-22:00	10	方舟	普通城市车	—	65853650	无标识
14	平安里 A 口	6:00-22:00	25	方舟	普通城市车	—	65853650	无标识
15	平安里 D 口	6:00-22:00	10	方舟	普通城市车	—	65853650	有标识
16	西四 A2 口	6:00-22:00	0	方舟	普通城市车	—	65853650	无标识, 只停车, 无租车
17	西四 B 口	6:00-22:00	20	方舟	普通城市车	—	65853650	无标识
18	灵境胡同 B 口	6:00-22:00	10	方舟	普通城市车	—	65853650	无标识
19	灵境胡同 C 口	6:00-22:00	10	方舟	普通城市车	—	65853650	有标识
20	宣武门 E 口	6:00-22:00	—	方舟	普通城市车	—	65853650	—

21	菜市口 A 口	6:00-22:00	20	方舟	普通城市车	—	65853650	有标识, 兼卖饮料
22	陶然亭 C 口	6:00-22:00	20	方舟	普通城市车	—	65853650	有标识, 兼卖饮料
23	马家堡 C 口	6:00-22:00	20	方舟	普通城市车	—	65853650	有标识
24	角门西 D 口	6:00-22:00	50	方舟	普通城市车	—	65853650	无标识
25	公益西桥 C 口	6:00-22:00	30	方舟	普通城市车	—	65853650	无围栏无标识, 有人看管

5 号线各站停车点全纪录								
序号	位置	营业时间	容量	收费标准	安全/管理状况	有无遮雨棚	负责单位与联系方式	备注
1	天通苑北 B 口南侧	—	—	普通自行车 0.3/辆次, 过夜 0.6/辆次	有人管理	有	—	
2	天通苑 A 出口北侧	24 小时	—	免费	无人管理	有	—	
3	天通苑 A 和 B 口之间	24 小时	—	免费	无人管理	有	—	天桥下方
4	天通苑南 A 南侧	24 小时	—	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	—	
5	立水桥 B 口	24 小时	180	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	北京地铁运营有限公司	
6	北苑路北 A1 口、A2 口之间	—	100	免费	无人管理	有	—	天桥下方
7	北苑路北 B1 口、B2 口之间	—	200	免费	无人管理	有	—	天桥下方
8	大屯路东 A1 口、A2 口之间	—	100	免费	无人管理	无	—	
9	大屯路东 B1 口、B2 口之间	5:30-23:40	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	—	
10	惠新西街北口 A 口往西	—	100	免费	无人管理	无	—	
11	惠新西街北口 B 口北侧	—	100	免费	无人管理	有	—	天桥下方

12	惠新西街南口 C 口	5:00-24:00	600	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	—	
13	惠新西街南口 D 口	24 小时	800	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	—	
14	和平西桥 A 口北侧	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
15	和平西桥 A 口, 过北边马路	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
16	和平西桥 B 口, 过北边马路	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
17	和平西桥 B 口北侧	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
18	和平西桥 B 口西侧	7:00-19:00	—	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	
19	和平西桥 D 口北侧	24 小时	40	免费	无人管理	有	—	
20	和平里北街 A1 口右侧	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
21	和平里北街 A2 口	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
22	和平里北街 B 口	24 小时	—	免费	无人管理	无	—	
23	和平里北街 C 口	24 小时	150	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	北京地铁运营有限公司	
24	和平里北街 D 口	24 小时	36	免费	无人管理	无	—	
25	雍和宫 2 号线 A 出口	24 小时	130	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.6 元/辆次	有人管理	有	燕鸿洲存车管理处, 64063747	
26	雍和宫 2 号线 C 出口	24 小时	120	免费	无人管理	无	—	
27	雍和宫路口西北角过河, 北京人才市场门前	24 小时	100	免费	无人管理	无	—	

28	北新桥 A 口	24 小时	100	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
29	北新桥 D 口	24 小时	80	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
30	张自忠路 A 口	24 小时	100	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
31	东四 B 口	24 小时	120	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
32	灯市口 A 口	24 小时	20	免费	无人管理	—	—	
33	灯市口 C 口	24 小时	50	免费	无人管理	—	—	
34	东单 A 口	24 小时	100	免费	无人管理	有	—	天桥下方
35	崇文门 5 号线 A 口	7:00-23:00	100	普通自行车 0.2 元/辆次	有人管理	无	私人	
36	崇文门 5 号线 B 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 18911358277	
37	崇文门外 公交停车场 南侧	—	30	免费	无人管理	无	—	
38	崇文门 5 号线 D1 口与 D2 口之间	—	150	免费	无人管理	无	—	
39	崇文门 5 号线 D2 口南侧	—	200	—	有人管理	有	私人	
40	崇文门路口 西北角中国 银行门前	—	30	免费	无人管理	无	—	
41	崇文门路口 西北角新侨 饭店西门	—	100	—	无人管理	无	新侨饭店	内部停车场
42	崇文门 2 号线 C 口	24 小时	350	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	卡拜克停车管理有 限公司, 65122377	
43	崇文门路口 西南角	24 小时	1000	免费	无人管理	无	—	

44	磁器口 A 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
45	磁器口 D 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
46	天坛东门 A2 口	24 小时	300	免费	无人管理	—	—	
47	天坛东门 B 口	24 小时	50	免费	无人管理	—	—	
48	天坛东门 C 口	24 小时	300	免费	无人管理	—	—	
49	蒲黄榆 A 口	24 小时	150	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
50	蒲黄榆 B 口	24 小时	总计 800	免费	无人管理	—	—	
51	蒲黄榆 C 口	24 小时	50	免费	无人管理	—	—	
52	蒲黄榆 D 口	24 小时	150	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
53	刘家窑 A 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
54	刘家窑 B 口	24 小时	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
55	刘家窑 C 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
56	刘家窑 D 口	24 小时	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
57	宋家庄 B 口	24 小时	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	
58	宋家庄 D 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	—	—	

5 号线各站修车点全纪录

序号	位置	工作时	修车类	常见服务项目的收费	有无二手	联系方式	备注
----	----	-----	-----	-----------	------	------	----

		间	型	打气	修链子、接链子	换胎	修闸皮	补车胎	车		
1	和平里北街D口往北走	7:30-19:00	自行车、电动车					2元	无	张师傅	
2	雍和宫2号线A口	—	自行车						无	—	燕鸿洲存车管理处
3	灯市口C口	不定	自行车、三轮车	0.2元	2元			3元	—	—	周末不开门
4	崇文门A口	—	自行车						无	—	
5	磁器口A口	—	自行车						无	—	
6	天坛东门B口	7:00-19:00	自行车		1元			2元	—	—	
7	刘家窑B口	7:00-18:00	自行车					3元	—	—	
8	宋家庄A口	8:00-18:00	自行车		2元			2元	—	—	

5号线各站租车点全纪录

序号	位置	营业时间	车数	公司	租赁车型	日租车量	联系方式	备注
1	雍和宫A口	7:00-19:00	11	贝科蓝图	普通城市车	—	—	
2	东四C口	24小时	13	北京永久公共自行车服务	普通城市车	—	4008201898	自主租车
3	蒲黄榆C口	不一定	2	个人	普通城市车	—	—	未成功租赁过

10号线各站停车点全纪录

序号	位置	营业时间	容量	收费标准	安全/管理状况	有无遮雨棚	负责单位与联系方式	备注
1	巴沟A口	6:00-23:30	700	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	金威停车设备有限公司, 61737849	
2	巴沟B口	6:00-23:30	700	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	金威停车设备有限公司, 61737849	

3	苏州街 A 口	5:00-24:00	120	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
4	苏州街 B 口	6:00-22:00	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
5	苏州街 C 口	24 小时	80	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
6	海淀黄庄 A1 口	24 小时	560	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
7	海淀黄庄 B 口向北 50 米	—	40	免费	无人管理	无	—	内部停车场
8	海淀黄庄 B 口向北 200 米	24 小时	80	免费	无人管理	无	—	
9	知春里 B 口	—	80	免费	无人管理	有	—	
10	知春里 D 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
11	知春路 A 口	24 小时	100	免费	无人管理	有	—	
12	知春路 B 口	24 小时	50	免费	无人管理	无	—	
13	西土城 C 口	24 小时	160	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	金威停车设备有限公司, 61737849	
14	西土城 D 口	24 小时	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
15	牡丹园 C 口	6:00-23:40	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
16	牡丹园 D 口	24 小时	100	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
17	健德门 A 口	24 小时	100	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	金威停车设备有限公司, 61737849	

18	健德门 C 口	24 小时	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	金威停车设备有限公司, 61737849	
19	北土城 C2 口	24 小时	40	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	金威停车设备有限公司, 61737849	
20	北土城 D1 口	24 小时	80	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	金威停车设备有限公司, 61737849	
21	安贞门 A 口	24 小时	600	免费	无人管理	部分有, 部分无	—	
22	安贞门 B 口	24 小时	600	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	金威停车设备有限公司, 61737849	
23	安贞门 C 口	24 小时	600	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	金威停车设备有限公司, 61737849	
24	安贞门 D 口	24 小时	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	金威停车设备有限公司, 61737849	
25	惠新西街南口 C 口	5:00-24:00	600	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	—	
26	惠新西街南口 D 口	24 小时	800	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	—	
27	芍药居 E 口、F 口之间	24 小时	1000	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	北京地开停车场管理中心, 65581322	
28	芍药居 G 口	24 小时	500	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	地开停车场管理中心, 65581322	
27	太阳宫 A 口	24 小时	80	免费	无人管理	无	—	
28	三元桥 C2 口	24 小时	200	免费	无人管理	无	—	
29	三元桥 D 口	6:00-24:00	90	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
30	亮马桥 A 口	6:00-23:30	90	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
31	亮马桥 C 口	24 小时	90	免费	无人管理	无	—	

32	亮马桥 D 口	6:00-23:30	90	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
33	农业展览馆 A 口	5:00-24:00	350	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
34	农业展览馆 D1 口	6:00-23:00	100	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
35	团结湖 B 口	6:00-23:00	200	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
36	团结湖 C 口	6:00-23:00	40	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	无人管理	无	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
37	呼家楼 C1 口	24 小时	60	免费	无人管理	无	—	自发形成
38	国贸 E2 口	24 小时	40	免费	无人管理	无	—	自发形成
39	国贸 E1 口、B 口之间	24 小时	50	免费	无人管理	无	—	自发形成
40	双井 A 口	24 小时	100	免费	无人管理	无	—	自发形成
41	双井 C 口	5:50-23:30	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
42	劲松 A 口	5:00-24:00	130	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
43	劲松 B 口	—	240	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	
44	劲松 C 口	24 小时	40	免费	无人管理	无	—	自发形成
45	劲松 D 口	6:00-24:00	90	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	方舟自行车服务(北京)有限公司, 4008965901	

10 号线各站修车点全纪录

序号	位置	工作时	修车类	常见服务项目的收费	有无二手车	联系方	备注
----	----	-----	-----	-----------	-------	-----	----

		间	型	打气	修链子、接链子	换胎	修闸皮	补车胎		式	
1	亮马桥 B 口	冬 7:00-17:00 夏 7:00-19:00	自行车、 电动车	免费 /0.2 元	无	10-1 5 元	1 元	3 元	有	李师 傅， 135528 93895	
2	团结湖 C 口	—	—						—	—	店主经常不在
3	呼家楼 C1 口向南 500 米	7:30-19: 30	自行车、 电动车	0.2 元	免费/1 元	10-1 5 元	1.5 元	3 元	无	—	
4	通惠河北路 与东三环交 互处	6:30-20: 30pm	自行车、 电动车、 摩托车	免费	免费/2 元	10-1 5 元	1 元	2 元	无	陈师 傅， 135207 04220	
5	南磨口路与 东三环交汇 处东北向角	8:30-20: 00	自行车、 电动车、 摩托车 (仅补 胎)	0.2 元	免费/2 元	10-1 5 元	1 元	2 元	无	—	

10 号线各站租车点全纪录								
序号	位置	营业时 间	车数	公司	租赁车型	日租车量	联系方式	备注
1	巴沟 B 口	6:00-23: 00	20	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销
2	苏州街 A 口	5:00-24: 00	22	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销
3	苏州街 B 口	6:00-22: 00	20	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销
4	苏州街 C 口	白天	20	方舟	普通城市 车	1-2 辆/日	65853650	
5	海淀黄庄 A1 口	—	11	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销
6	海淀黄庄 C2 口	24 小时	20	方舟	普通城市 车	8-9 辆/半 年	65853650	
7	知春里 D 口	24 小时	20	方舟	普通城市 车	1-2 辆/日	65853650	
8	西土城 C 口	—	18	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销

9	西土城 D 口	—	15	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销
10	牡丹园 C 口	5:00-19: 00	20	方舟	普通城市 车	3 辆/日	65853650	
11	牡丹园 D 口	24 小时	19	方舟	普通城市 车	—	65853650	
12	健德门 C 口	—	15	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销
14	北土城 C2 口	24 小时	20	方舟	普通城市 车	8 辆/日	65853650	
15	北土城 D1 口	24 小时	20	方舟	普通城市 车	4-5 辆/日	65853650	
16	安贞门 B 口	—	15	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销
17	安贞门 C 口	—	20	方舟	普通城市 车	—	65853650	已撤销
18	三元桥 C3 口	6:00-24: 00	20	方舟	普通城市 车	4 辆/日	4008965901	
19	亮马桥 A 口	6:00-23: 30	20	方舟	普通城市 车	1-2 辆/日	4008965901	
20	亮马桥 D 口	6:00-24: 00	20	方舟	普通城市 车	—	4008965901	
21	农业展览馆 A 口	6:00-23: 00	25	方舟	普通城市 车	—	4008965901	
22	团结湖 B 口	6:00-23: 00	20	方舟	普通城市 车	—	4008965901	
23	团结湖 C 口	6:00-23: 00	6	方舟	普通城市 车	—	4008965901	
24	双井 C 口	6:00-23: 00	10	方舟	普通城市 车	—	4008965901	其中 8 辆无法 租赁
25	劲松 A 口	6:00-23: 00	12	方舟	普通城市 车	—	4008965901	
26	劲松 D 口	6:00-23: 00	10	方舟	普通城市 车	—	4008965901	

13 号线各站停车点全纪录

序号	位置	营业时 间	容量	收费标准	安全/管理 状况	有无遮 雨棚	负责单位与联系方 式	备注
1	西直门嘉茂 购物中心西 南角	—	200	—	无人管理	—	—	

2	西直门 嘉茂购物中心 东南角D口	—	60	—	无人管理	有	—	
3	西直门2号 线A口	24小时	300	免费	无人管理	无	—	
4	西直门B口	7:00-21:00	100	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	华腾西西停车管理有限公司, 68314082	
5	大钟寺A口	24小时	250	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	地开停车场管理中心, 65581322	
6	知春路A口	24小时	100	免费	无人管理	有	—	
7	知春路B口	24小时	50	免费	无人管理	无	—	
8	五道口A口	24小时	200	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	有	私人	
9	五道口B口	24小时	200	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	有	私人	
10	上地	24小时	700	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	有	地开停车场管理中心, 65581322	
11	西二旗	24小时	200	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	—	
12	龙泽	24小时	400	普通自行车0.2元/辆次, 早晚收	早晚有人管理	部分有, 部分无	—	管理员常不在
13	回龙观	24小时	900	普通自行车0.3元/辆次, 过夜0.6元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	地开停车场管理中心, 65581322	
14	霍营	24小时	800	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	有	—	
15	立水桥B口	24小时	180	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	北京地铁运营有限公司	
16	北苑	24小时	200	普通自行车0.2元/辆次, 过夜0.4元/辆次	有人管理	无	私人	

17	望京西	6:00-22:00	200	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	夜间丢车自负
18	芍药居 E 口、F 口之间	24 小时	1000	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	有	北京地开停车场管理中心, 65581322	
19	芍药居 G 口	24 小时	500	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	有	地开停车场管理中心, 65581322	
20	东直门 A 口	24 小时	100	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	有	燕鸿洲存车管理处, 64063747	
21	东直门 B 口	24 小时	500	普通自行车 0.2元/辆次, 过夜 0.4元/辆次	有人管理	无	燕鸿洲存车管理处, 64063747	
22	东直门 C 口	—	共计 350	免费	无人管理	无	—	
23	东直门 D 口	7:00-19:00	50	普通自行车 0.2元	有人管理	无	私人	
24	东直门 E 口	—	600	免费	无人管理	无	—	

13 号线各站修车点全纪录

序号	位置	工作时间	修车类型	常见服务项目的收费					有无二手车	联系方式	备注
				打气	修链子、接链子	换胎	修闸皮	补车胎			
1	五道口 A 口	8:00-20:00	自行车						—	—	
2	柳芳 B 口	—	自行车						—	—	

八通线各站停车点全纪录

序号	位置	营业时间	容量	收费标准	安全/管理状况	有无遮雨棚	负责单位与联系方式	备注
----	----	------	----	------	---------	-------	-----------	----

1	四惠 B 口	24 小时	400	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	
2	四惠东 A 口	24 小时	1000	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	
3	四惠东 B 口	24 小时	600	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	
4	传媒大学 A 口	7:00-22:30	150	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.6 元/辆次	白天有人管理	部分有, 部分无	—	
5	传媒大学 B 口	6:00-22:00	150	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.6 元/辆次	白天有人管理	部分有, 部分无	—	
6	传媒大学 C 口	24 小时	200	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	
7	双桥 A 口	24 小时	600	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	—	
8	双桥 B 口	24 小时	300	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	无	—	
9	八里桥 B 口	24 小时	400	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	有人管理	有	—	
10	通州北苑 B 口	24 小时	共计 350	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.6 元/辆次	有人管理	有	—	
11	果园 B 口	24 小时	150	普通自行车 0.3 元/辆次, 过夜 0.6 元/辆次	有人管理	部分有, 部分无	—	
12	九棵树 B 口	9:00-20:00	共计 500	普通自行车 0.2 元/辆次, 过夜 0.4 元/辆次	白天有人管理	无	—	

附件三：鸣谢

感谢法国驻华大使馆文化科技合作处、北京市东城区东华门街道办事处及南池子社区、北京贝科蓝图公共单车租赁公司、北京美兰德信息公司、丝路大道等的支持，以及在调研过程中曾经给予协助的伙伴，他们是 Ines Brunn、Lola、礼曼、史力邀、吴洪洋、吴伊自、林

晓玲、孟艳、宫悦、胡卉哲、高寒蕊、蒋琳、廖定涛、熊彬等，还要感谢报告书的两位设计志愿者全胜、肖峰。

感谢以下协助地铁考察及街访的志愿者和工作伙伴：

2010年3月7日、7月3日二号线地铁考察 46 位

Cindy Zins、Claudia Moeller、Delphine Szeffler、Emilie Allibert、Julie Cuciz、Maikel Collazo-Dussac、牛宏睿、丰一帆、王凤康、王红、王晓耕、白晓峰、冯晓、史起帆、刘丽梅、孙淼、陈刚、陈伟嘉、陈妍、杜莎、李家毅、李隽、李宁、李向阳、沈蜜、沈悦、杨出云、杨京晶、张谦、张汀、张文桦、范福廷、范焯、孟祥琳、周婧、周肖贝、姚莉萍、钟成、郭英伟、徐寅杰、常大鹏、梁笑媚、阎富佳、曾青青、戴海平、戴宗洋。

2010年3月13日回龙观社区街访 23 位

马永峰、王凤康、王凌云、庄梦馨、成利、刘丽超、陈伟嘉、李越峒、李家毅、李明光、李蕴红、张文桦、林海燕、林宇卿、周婧、周宗桑、贺向阳、赵晨、袁晓天、曾青青、盛江华、潘浩宇、戴宗洋。

2010年3月21日、8月12日十三号线地铁考察 17 位

Shannon Bufton、马永峰、王耀春、陈泓镔、李峰、李家毅、李隽、李宁、张文桦、林宇威、欧阳勤、周扬、饶欣子、徐寅杰、曾青青、董丽雯、简格民。

2010年4月10日、8月14日五号线地铁考察 36 位

中央财经大学 09 电子商务系班级史起帆、李家毅、吴爽等 32 位同学，以及自然之友志愿者李隽、李宁、张文桦、蔡燕子。

2010年4月23日南北池子社区考察 23 位

自然之友志愿者王雅坤、田园、刘丽梅、陈济瑛、李雨凝、杨生军、杨烁、张文桦、张巴瑛、张亚莉、金易尧、林宇威、徐寅杰、阎富佳、戴海平，东华门街道办事处周宗桑，以及南池子小区王瑒、许凯、陈大椿、张涵、张建芳、孟秀莉、董博宇。

2010年5月30日、8月14日十号线地铁考察 28 位

马艳飞、王博怡、王雅慧、王英博、尹秋男、冯晓、史蕤、田之遥、江小帆、陈丹丹、陈心燕、谷珊、李家毅、李隽、李宁、李雨凝、余维维、汪圣媛、张璐瑶、张文桦、金瑛、罗子禾、周宇、侯永立、徐寅杰、梁笑媚、蔡燕子、戴海平。

2010年6月27日四号线地铁考察 17 位

王凤康、王素华、史蕤、陈刚、李波、李宁、李隽、李松赞、李雨凝、张文桦、张颖、余维维、林宇威、徐寅杰、梁笑媚、阎富佳、蔡燕子。

2010年8月11日、8月14日一号线暨八通线地铁考察 5 位

陈刚、林宇威、封硕、饶欣子、徐寅杰。