

首府:公共自行车“路”在何方?

文·摄影/首席记者 张学博 实习生 赵中华

2013年10月,呼和浩特市公共自行车正式投入运行。颜色鲜艳、造型美观的公共自行车不仅为首府增色,更方便了市民出行。

不过,从2017年开始,共享单车如雨后春笋般相继出现,其方便灵活的用车方式受到了首府人民的青睐,“小蓝车”、“小红车”等火速占领了首府自助单车市场。在共享单车的“围追堵截”中,首府公共自行车的现状如何?又将如何发展?近日,记者对此进行了调查。

站点冷清

连日来,记者在首府走访时发现,在首府的街头巷尾,市民们的代步工具大多是各色共享单车,而早期便民单车——公共自行车却少有人问津。

前几年,每逢上下班期间,中山路、新华大街等人流密集区的公共自行车就会出现一车难求的情况。现在呢?5月7日17时10分许,记者来到内蒙古妇幼保健站公共自行车租车点,在15分钟时间里,只有一人前来归还车辆。在该站点,记者采访了正在还车的张婧。她说,当时办卡交了210元的信用保证金,并预存了20元的消费金额,虽然现在的共享单车很方便,但是自己没有支付宝,骑行只能选择公共自行车。她表示,以后也会尝试使用共享单车,毕竟能直接骑到家门口。

17时50分,记者又来到位于中山东路的联通大厦公共自行车租车点,该站点共有60个桩位,由于此时正值下班高峰期,桩位上只停着5辆公共自行车。记者在此观察了20分钟,发现只有两人前来取还车,而停放在旁边人行道上的几辆共享单车倒是很快被人扫码骑走。

采访中,市民王玉荣说,自己的公共自行车租车卡已经使用3年了。公共自行车刚兴起时,市中心路段的公共自行车站点很热闹,上下班高峰桩位不够时,还能看到管理员在现场维持秩序,把多余的车子用链锁锁住,以空出桩位供市民停放,而现在的桩位都空空如也。

5月7~10日期间,记者还走访了昭君路、机场北辅路等路段的公共自行车租车点,发现上述站点的公共自行车使用率也很低。

用户减少

“今年4月份,我办理了公共自行车租车卡退卡业务,并拿回了210元的信用保证金。”采访中,市民刘先生告诉记者。他坦言,退卡的主要原因就是因为共享单车。“我是在2015年办理的公共自行车租车卡,我记得当时首府市区投放了不少公共自行车,都是崭新的,每天路上都可以看到很多骑车的人。可是,随着近两年各式共享单车的大量投放,我发现自己的公共自行车租车卡开始闲置了。现在路上随处可见共享单车,我也就懒得再去找公共自行车了,只要拿出手机扫一扫就可以随停随骑。”刘先生这样说道。同样,在呼和浩特市一所大学读大三的杨千炜,曾经为了兼职家教省时间选择了骑公共自行车,而在他刚办卡不久,共享单车就出现了,他便果断退了卡。

在共享单车的冲击下,公共自行车的持卡用户逐渐流失。呼和浩特市城环出租车服务有限公司副总经理樊丽华告诉记者,呼和浩特市公共自行车于2013年投入运行,后期随着站点的不断完善以及投放车辆的增多,办理租车卡的用户与日俱增,2015年租车卡持卡数量达到12万多张。从2017年共享单车陆续投放首府市场后,公共自行车租车卡数量不断下降,截至今年4月底,租车卡数量为9万多张。



公共自行车站点



公共自行车很“受伤”

各有优势

对于中老年人来说,刷卡存车、刷卡取车,公共自行车传统的存取方式更加适合他们;而对于一些年轻人来说,则更喜欢线上扫码出行的共享单车……

采访中,市民王军表示,公共自行车是政府公益项目,侧重考虑公共秩序等问题,而且维护的比较好,损坏率比较低,共享单车故障较多,而且存在乱停放的问题。“另外,公共自行车骑行一个小时内免费,而共享单车骑行超过15分钟就要收费,这一点深受中老年用户的喜爱!”王军说道。

不用办卡扫码就能租车,还车方便不受桩位限制,样式新潮色彩亮丽……不少市民则更青睐于共享单车。市民刘春风认为,共享单车租还车方便,这就摆脱了传统公共自行车必须停放在指定区域的束缚。“以前上班经常选择公共自行车,然而到了站点后不是没有自行车,就是到了单位附近还不了车。”刘春风告诉记者。

万事皆有利弊,不管是共享单车还是公共自行车,初衷就是为了解决人们短途出行的难题,如果二者形成互补,取长补短,面向不同的群体和地区,将会“双赢”。“我平时也骑共享单车,比起公共自行车确实要方便一些,但是公共自行车由政府管理,心里更踏实一些。对于我们老百姓来说,无论是共享单车还是公共自行车,出门碰见哪个就用哪个,只要方便就好。”对于两种自助单车,市民杨女士代表了更多人的态度。

创新升级

记者通过梳理发现,自2017年11月以来,已有武汉、长沙、福州、滨州、广州等地的公共自行车陆续停止运营。在共享单车的冲击下,首府的公共自行车未来又将如何?采访中,记者从呼和浩特市城环出租车服务有限公司了解到,今年1月1日至5月7日,呼和浩特市公共自行车租还总计量达2586725次,日平均租还达21000次左右。由于地铁及高架桥施工,一些站点被暂时拆除,数量由330个减少至259个。此外,由于达到报废期,全市半数公共自行车被回收,目前只剩5040辆自行车在运营。

对此,呼和浩特市城环出租车服务有限公司副总经理樊丽华表示,由于站点减少,现有的公共自行车数量是够用的。而之所以到现在没有及时补充新的自行车,一方面有修路的因素,另一方面是准备借此机会对首府公共自行车系统进行创新升级。

“许多年轻人选择共享单车,主要还是觉得公共自行车存取不便,利用互联网+的思维,我们也要对公共自行车进行创新升级,如利用电子围栏这些高科技手段来服务我们的公共自行车,从而具备随租随还等与共享单车一样的功能,提高呼和浩特市公共自行车的使用率。”樊丽华告诉记者,通过借鉴国内一些城市的先进经验,该公司准备着手开展公共自行车交通系统升级改造改造项目,即通过提高容错性兼容现有桩位公共自行车和电子围栏共享单车所有功能,利用现有桩位和电子桩以及线上的手机APP平台,结合专业运营、有序管理,实现“有桩+无桩”的管理模式,最大化解还车难问题,提高调运及时性。该项目计划在5月底前进行试点,地点位于新城区爱民街邻里中心,如果取得一定效果,将会在全市范围推广。

“依托现有城市公共自行车系统资源,实现“有桩+无桩”的融合只需要对现有的自行车加装智能锁,升级站点设备软件进行,APP软件迭代……”樊丽华说。

樊丽华表示,相比现有固定桩位,采用电子围栏这一存取车技术将会降低公共自行车投入及运营成本,有利于扩大公共自行车的辐射范围。同时,有桩与无桩、线上与线下融合的方式不仅能满足中老年群体的骑行需求,还能吸引更多年轻的群体。

需要爱护

改造升级只是一个首府公共自行车继续存续的一个方面,广大市民的爱护才能让它发展的更长久。5月13日上午,记者在呼和浩特市城环出租车服务有限公司采访时看到,该公司院内堆放了大量报废的公共自行车,仔细观察后记者发现,有不少自行车之前明显受到了人为破坏,其中,有的自行车的车座被划破了皮,有的车轮变了形,有的车身漆皮被划掉……

采访中,樊丽华告诉记者,公共自行车在首府运营几年来,时常出现划车座、暴力取车、打砸配套设施等现象。樊丽华呼吁,在享受公共自行车给日常出行带来便利的同时,请广大市民自觉爱护公共设施、文明骑行。市民如发现有疑似破坏车辆的行为,请及时拨打热线电话“968989”进行反映。

据了解,公共自行车在运营之初就制定了《公共自行车损坏遗失赔偿标准》,其中明确规定:车架损坏赔偿每台180元,传动轴损坏赔偿每支435元,脚踏损坏赔偿每个39元,车座损坏赔偿每个34元。另外,根据法律规定,如果在使用公共自行车时故意破坏自行车或站点设备,达到《刑法》第二百七十五条规定的故意毁坏财物罪的构成要件,则需要承担刑事责任。