

300余城投放超1500万辆共享电单车 能否打通出行“最后一公里”？

近日,在北京出差的陈先生表示,他在经济技术开发区下地铁时,发现地铁口有共享电单车,便扫码骑行。在他看来,相比共享单车,共享电单车又快又轻松。

但是,北京王女士告诉记者,共享电单车虽是绿色出行方式,但成本很高,她每次骑行平均价格3-4块,一天就要6-8块,每月要200块左右。这看似比买电动自行车便宜,长期下来,也是一笔不小的开销。如果自己购买一辆电动车,反而更划算。

早在2017年,北京出台的《北京市鼓励规范发展共享单车的指导意见(试行)》在发展原则中明确提出,不发展电动自行车作为共享自行车。

然而,自2024年5月30日起,北京经开区决定在其行政管理区域范围内开展共享电单车试点。根据试点区域交通现状、出行需求和基础设施建设情况,将试点区域内既有共享单车按一定比例置换为共享电单车,计划分阶段投放6000辆共享电单车。

中国城市公共交通协会初步统计数据,截至目前,全国投放运营共享电单车城市300多个,投放数量超1500万辆。

A 共享电单车很“抢手”

近日,记者走访亦庄经开区几条主干道发现,除了一辆共享电单车未按规定停在马路上外,其余共享电单车都按规定停在停车点。记者在此等候10分钟,5辆共享电单车“停车入栏”后,很快被其他人扫码骑走。

“如果有选择,我还是选择共享电单车,比共享单车快多了。”在北京亦庄附近上班的李女士说,共享电单车骑行很方便,但价格有些高。另外,共享电单车停放不如共享单车方便,因为单位附近没有停车点,距离单位有几百米远。

对于价格问题,李女士表示,虽然共享电单车骑行价格比共享单车要高,但比打车价格便宜,如果按5公里的距离计算,打车可能需要20元左右,而共享电单车花费不到10块钱。

记者在某出行App扫码一辆共享电单车,App弹出“停车点外还车将收取调度费”“请在蓝色运营区内骑行”“为保障安全请勿载人骑行”“请取出头盔,全程佩戴”“请在蓝色运营区内骑行,运营区外骑行将断电,区外还车最高收取50元调度费”等信息提示。当记者未取出头盔,想拧动车把驱动行驶时,该车辆还进行语音提醒:“佩戴头盔方可通行”。

记者登录某共享电单车App发现,页面显示“电动车15天10次卡14.82元”“电动车30天30次卡37.74元”等多种形式优惠骑行卡。

对于骑行价格,记者对比3家共享电单车发现,其骑行价格一样,即前15分钟需2.5元,之后每增加5分钟加收1元,1小时内骑行费用为12元。此外,用户还需缴纳15元调度费,如果车辆停在运营区外则收取40元调度费,归还头盔或正确放置头盔则收取30元头盔管理费。

在北京荣京东街地铁站外,某共享电单车运维工作人员陈飞说,他不是北京的运维人员,而是从外地调配过来的,指导北京运维人员。目前,北京仅经济技术开发区投放了共享电单车,除他所在公司外,另外两家共享电单车企业也投放车辆。

据他介绍,共享电单车使用了很多“科技元素”。比如,定位、亏电提醒、佩戴安全帽提醒和电子围栏等。电池和车架本身都是按照国家相关法律法规生产,“我们的共享电单车,一块电池成本就要2000多块钱”。

陈飞说,与家用电动自行车不同,共享电单车在电量耗尽时采用换电的模式,而不是充电。

在互联网租赁自行车的停车区,附近一家便利店的工作人员告诉记者,今年6月初自己才看到路边投放共享电单车,感觉很“抢手”。尤其是上班早高峰,共享电单车几乎是“一车难求”。

B 能否打通出行“最后一公里”？

早在2017年,交通运输部等十部门发布《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》,重申不鼓励发展共享电动自行车,随后北京、上海、南京、杭州等城市均明确:暂不发展共享电动自行车。

然而,根据《2023年中国主要城市共享单车/电单车骑行报告》显示,相比于2022年,投放共享电动自行车的城市增加了6个。例如,曾表示“暂不发展”的南京,今年提出鼓励引导企业有序发展共享电动自行车。

中国城市公共交通协会慢行交通分会秘书长史未名表示,从出行距离来讲,共享电单车覆盖的出行半径大概3-8公里,属于城市交通中的中短距离出行。对于大城市来讲,它承担更多的是一个与公交地铁衔接的功能。对小城市来讲,这种方式直接从“门”到“门”了,不需要换乘其他交通方式,这是共享电单车在三四线城市及县城发展好的原因。

在他看来,共享电单车和共享单车跟城市公共交通不是竞争关系,应该作

为城市公共交通的重要组成部分。通勤距离更长的共享电动单车的出现,拓展了公共交通的服务半径,提升了公共交通的服务水平,能够更好地保证人们的绿色出行。

在九三学社北京市委城建专门委员会副主任,北京清华同衡规划设计研究院副总规划师、交通研究中心主任黄伟看来,共享电单车不仅具备私人电动自行车的优点,还具有不少私人电动自行车所不具备的优势,所以安全和管理问题不能成为“不发展租赁电动自行车”的理由。

黄伟认为,通过政府与企业间的合作,通过合理安排停放空间、加强与地铁和公交站的接驳、设置安全的充换电站、发布交通信息等,可为市民骑行共享电单车提供更好的出行服务,不仅可提供更好的居住地(或工作地)到地铁(或公交站)“最后一公里”服务,还可满足市民中等距离(3-5公里)的出行需求,减少对小汽车的依赖。如果共享电单车真正能够在使用成本、网点覆盖、骑行安全性

和舒适性几方面都能得到老百姓的认可,部分私人电动自行车骑行者可能将转向使用共享电单车,私人电动自行车保有量可能逐步降低。

“控量投放是解决城市共享电单车管理难题的关键一步。”黄伟说,地方政府要加强源头调控,根据城市面积、人口规模、区位特点、公共交通配套程度和淡旺季等因素,精准测算共享电单车的使用需求。

他认为,政府应加强三方面的监管:一是营运监管,制订共享电单车企业的准入和退出机制,在投放规模、车辆合规、规范停车等多方面进行严格监管,定期考核。二是骑行监管,强化警力配置,增加非现场执法手段,重点加强对城市道路电动自行车的骑行监管,降低电动自行车不按车道骑行、超速骑行、闯红灯等违规骑行行为。三是价格监管,共享电单车企业应执行成本规制管理,允许其合理的利润水平,但并非完全是自由定价,价格调整应与政府协商并履行必要的听证程序。

C 为何部分地方“不鼓励发展”？

“共享电单车管理上最大的难题,就是乱停乱放。”东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松说,《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》出台的背景是当年的电动自行车行业标准还没出来,市场上投放的共享电单车出现普遍超标、容易发生交通事故、火灾隐患突出、车辆运行安全风险高、电池污染问题严重等问题。对此,有地方认为“不鼓励发展”就是禁止,应一律清退。

“充电问题是共享电单车主要安全隐患之一。”浙江省宁波市交通运输局公路与运输管理中心工作人员孙祺说,共享电单车在运营上是自建仓库和换电柜网络,可以直接把充、换电这一环节集中到换电柜,与居住区域保持安全距离,不仅更安全,对于换电柜的权责和维护也更到位。

“我们从市民需求习惯出发,也征求施划区域周边商户、居民的意见,将施划区域设置在市民需求较为集中的地点,从而引导、劝导、鼓励市民将共享车辆停放在施划区域。”孙祺说。

史未名表示,因为各个地方主管部门不同,权责不是很清晰。从现状来看,在投放共享电单车的城市中,超过半数以上的城市由城市管理部门进行日常监督管理、运营服务、秩序管理的考评奖惩等。从企业角度来讲,由于每个地方对共享电单车的运营治理、车辆技术参数等要求都不一样,企业在不同城市运营成本相对较高。

D 如何破解共享电单车治理难题？

作为全国文明城市,宁波对共享电单车的有效治理和成功实践可以作为一个成功的“城市样板”,为其他城市治理共享电单车提供经验。顾大松表示,2019年7月1日修订施行的《宁波市非机动车管理条例》确定的“四项硬法制度”与“一项软法制度”。其中,“硬法”是指《宁波市非机动车管理条例》第十八条与第三十七条确立了包括总量调控、电子注册、电子围栏、即时代履行四项制度,这些制度积极调动了使用者、管理部门和经营企业一起为共享车辆的进驻、使用、停放等事项“负责”。而“软法”制度则为管理部门与企业之间就停放管理问题签订行政协议预留了空间,通过双方的合意行为的“软法”方式补充了刚性的“硬法”不足,推动共享电单车停放的精细化管理。

孙祺介绍,在共享电单车投放前的数据测算和调查发现,其使用量最高的是用于通勤,早上7点到9点和下午4点到7点是通行高峰,像地铁周边、学校周边会出现大量用车需求,相关停放区域很快饱和或无车可骑,企业无法在短时间内进行有效调度,用户为赶时间会把车子乱停乱放。

孙祺表示,起初,管理部门要求共享电单车运营企业成立专门的运维团队,要求每200辆车配备1名运维人员,并要求企业建立主动巡查制度,每天派运维人员到定点停留、投放车辆的场所进行巡查,对车辆乱停乱放、车容

车貌损毁、车子电量不足等情况做好闭环处理。目前,宁波市整治协调小组办公室定期召开由三部门(交通、综合行政执法、交警)参加的季度例会,对运营的共享电单车企业开展考核考评,并严格处置企业违规行为。自《宁波市非机动车管理条例》实施以来,该市涉电动自行车死亡人数同比下降超过60%,取得明显治理成效。

据孙祺介绍,宁波市互联网租赁自行车监管平台具有专门的现场事件管理模块,管理部门的工作人员在现场发现问题后,可使用微信小程序的拍照功能将违规情况上传到平台,平台自动转发工单到对应企业的App,根据考核办法的要求,相关企业必须在5分钟内响应,30分钟内到达现场处置,待问题处理完毕后将情况反馈给平台。如果相关企业对事件处理不到位,会影响到平台对企业的季度考核得分,而考核分未达标者将被扣除在宁波市场上运营共享车辆的份额。

孙祺表示,平台会将当前共享车辆的编号备案,执法人员通过微信小程序“甬单车技术服务”,登录账号密码,进入“扫码查询”界面,点击“扫码查询”后,扫描检查车辆二维码,核查车辆是否存在“未备案”“已注销”“无信息”状态,以上三种状态均视为车辆未备案的违规行为。对违规车辆进行取证,并通知车辆所属公司相关负责人到现场接受调查。(文中陈飞为化名)据央广网