

# 从昔日街头绿色风景线,到如今残缺不全鲜有人骑 尴尬的公共自行车该“骑”向何方

公共自行车为解决城市拥堵,实现有序交通发挥着重要作用。2016年12月,青岛市即墨区首批600辆公共自行车亮相街头,因绿色便捷深受市民喜爱。如今6年多时间过去了,这些布局在城市交通网络中的公共自行车已失去往日风采。

车身布满灰尘、锁止器出现故障、车体生锈……日前,记者探访发现,曾经风光一时的公共自行车使用率大幅降低,陷入鲜有人骑的尴尬局面。公共自行车到底该何去何从?

►青岛市即墨区公共自行车如今使用率大幅下降,少有人骑。



文/片 记者 宋祖锋

## 公共自行车需要押金 租车流程繁琐“劝退”骑行者

7月26日上午,在青岛市即墨区鹤山路利群商厦公共自行车租赁点,26个锁止器上只停放着10辆公共自行车。

“很少有人骑,我们也不知道怎么操作。”在附近纳凉的一位市民说。虽然该租赁点位于即墨繁华商圈,人流量比较大,但上午10点左右,记者观察20多分钟,也没看到有市民租车骑行。

记者从现场查询机张贴的租车流程上看到,市民想骑车,首先要关注“即墨区公共自行车运营中心”公众号,然后点击微信租车,填写信息注册登录。

登录以后,要点击余额充值,充值金额229元,其中包括199元押金和30元余额。充完值后,点击扫一扫,扫一下锁止器上的二维码,即可租车。

还车时,要将车推入车位,收到还车提醒后表示还车成功。

据了解,即墨区公共自行车采取“限时免费、阶梯收费”的方式,从车辆锁止器内取出时,系统自动开始计时,1小时内免费,不足1小时的按1小时计;超出1小时的,每小时加收1元;24小时内10元封顶。

虽然公共自行车一小时内免费,但相比共享电动车无需押金、扫码即走的租车模式,公共自行车租车流程过于繁琐,让许多市民望而却步。

## 18个车位仅停4辆车 两辆还“带病”上岗

在即墨区外经贸大厦公共自行车租赁站点,18个锁止器上只停放着4辆自行车,其中一辆自行车座椅被割破没有修复,还有一辆自行车刹车失灵,存在很大的安全隐患。还有的锁止器显示屏模糊不清,很难用手机扫码成功。

同样,在位于文峰路的豪第九号小区南门站点,6个锁止器显示屏出现故障,市民根本无法扫码租车。大部分车辆的车把、座椅布满灰尘,有的车辆车架有锈迹,鲜有保养维护的迹象。

在墨河公园站点,公共自行车车把、座椅布满灰尘的状况同样存在,有的车把甚至结了蜘蛛网,显然长期“遇冷”鲜有人骑行。有的自行车链条长时间缺少维护保养,已经严重锈蚀,给出行埋下安全隐患。

据悉,即墨区公共自行车运营初期,短短几个月使用量近10万人次,一时间大街上骑行的绿色车辆,成为即墨一道靓丽风景。6年多时间过去了,日前,记者以市民身份咨询有关方面得知,2023年即墨区公共自行车月平均骑行仅为600人次左右,使用率大幅降低。

## 站点只覆盖部分区域 二期项目迟迟未实施

公共自行车最重要的就是布局要合理,市民租车还车方便。但是记者调查发现,从文峰路豪第九号站点一直往东,途经即墨一中、中等学区以及众多居民区,公共自行车并没有设置站点,所以市民租车出行后,根本无法还车,非常不便。

记者了解到,即墨区首批公共自行车项目设置站点30个,范围主要位于即墨华山三路以东,烟青路以西,青威路以南,长江二路以北的区域。所以,居住在即墨城区东部的市民根本无法租车出行,就连即墨古城热门景区周边也没有租赁点。

据悉,2017年,即墨区曾规划建设公共自行车系统二期,建设范围主要位于青威路以南,珠江二路以北,烟青路以东,烟青一级路以西,鹤山路向东延伸至创智新区,计划增设站点80个,投放自行车1500辆,原计划当年10月底前建成运营。

但是直到2018年,公共自行车二期仍未见任何施工迹象。2018年8月,有市民通过即墨区政务网咨询二期建设事宜,彼时,官方答复称,目前,即墨区城乡建设局正组织对公共自行车运行情况、社会效益情况进行评估。待评估完成后,根据评估情况,适时开展公共自行车二期工程。

时至今日,二期工程仍停留在纸上谈兵阶段。日前,记者了解到,目前即墨区公共自行车租赁点从最初一期工程30个已减至24个。

## 共享电动车受到青睐 公共自行车如何突围

近些年,随着共享自行车、共享电动车以及公交接驳系统日益完善,公共自行车骑行效率低、覆盖范围局限等问题日益凸显,发展面临困境。

“共享电动车骑行快,取车还车很方便。”居住在即墨东部的一位市民说,公共自行车站点少,覆盖范围具有一定的局限性。日前,即墨区在特定区域开始试点共享电动车运营,为市民出行提供方便。记者注意到,市民只要扫码就可骑行共享电动车,车筐内配备头盔,并且还车点相对密集,还车更加方便。

公共自行车利用率的降低,也显现出资源浪费、占用公共空间等问题。记者看到,不少租赁点都建在人行道上,停在街边的车辆落满灰尘,也对城市景观带来一定影响。

不可否认,公共自行车是一项公益民生项目,不以营利为目的,其一小时内免费的收费方式真正做到了惠民。

如今遭遇尴尬的公共自行车是去还是留?如何让共享电动车和公共自行车互为补充,取长补短,避免投资浪费和资源闲置,提高资源利用率?市民希望相关部门通盘考虑和规划。



▲车座落满灰尘,车体锈迹斑斑,设备发生故障,公共自行车长期遇冷。

## 记者手记

### 公共自行车与共享单车 不应该“你死我活”

公共自行车对解决市民出行最后一公里问题、缓解城市交通拥堵有着积极的推动作用。

但是近年来,随着共享自行车、共享电动车迅速发展,公共自行车像被遗忘在街角的孩子,略显落寞。如今,青岛市即墨区600辆公共自行车月均骑行仅600人次,数据确实尴尬,也从侧面反映出市民出行方式的转变。

不单单是即墨,此前,全国已有多地宣布公共自行车停运。从街头一景到低调离场,公共自行车该何去何从?一些专家和企业人士分析认为,多地公共自行车“挥手作别”已有前兆,其可持续发展长期面临“内困外扰”。网点车桩少,投放车辆少、注册流程复杂,便利性大打折扣,很难吸引骑行者。

还有部分企业人士认为,共享单车是市场资本化运作的产物,公共自行车是拥有政府背景的民生服务项目,各有利弊和特色,两者不是“你死我活”的关系,还应实现互补发展。

记者 宋祖锋

## 他山之石

公共自行车系统出现之前,杭州交通拥堵严重,“最后一公里”问题困扰着广大居民。为此,杭州结合本地实际,创立了全国第一个大规模的自行车共享项目,倡导市民绿色出行。

2016年,私营共享单车的兴起,给杭州公共自行车造成了一定冲击。2016年,杭州公共自行车的年租用量为1.1541亿次,2017年,这一数字跌至1.0125亿次,2018年,继续萎缩至8708万次。

当时不少人偏爱共享单车,“看不上”公共自行车,主因是“不方便”,比如它们固定桩位、不支持跨行政区域还车等等。

为此,杭州公共自行车系统作出更多调整、探索和创新,选择走技术改造的道路。从2016年共享单车出现后,杭州公共自行车系统连续进行升级,除了加快实现扫码租车外,还增加了保证金在线扣除功能,新增隔夜还车、错峰还车功能,使得公共自行车全面进入“互联网+”时代。

在服务上,2017年起,杭州公共自行车全面推行24小时服务,推出30个义务维修点,2018年,杭州公共自行车公司推出“实体桩+电子桩”融合技术试点。

此外,不同区域的不同系统也陆续实现互联互通,整个公共自行车系统成为一体,方便市民跨区出行。

项目还构建了公共交通与自行车换乘(B+R)及停车换乘(P+R)组合交通模式,增强了市民出行方式的机动性。如今,杭州的公共自行车已发展成为全球最大的公共自行车共享项目。据2022年12月的数据,全市公共自行车总量达到11.6万辆,日均租用量约25万人次。

据C40城市气候领导联盟发布的数据,从2008年到2020年,杭州公共自行车累计出租次数10.98亿次,相当于减少5.49亿辆汽车出行,减少了146.13万吨二氧化碳排放量。

若简单地将对共享单车和公共自行车视作对手,过于简单粗暴。杭州公共自行车交通服务有限公司总经理吴国雄说,他对公共自行车一直很有信心,因为它的公益定位。杭州公共自行车一直坚持1小时内免费,同时,公共自行车与公交、地铁建设配套,地铁修到哪里,公共自行车就设到哪里。满足市民的需要,公共自行车就有生存空间。

同济大学可持续发展与管理研究所所长诸大建提出,资本市场助推的共享单车并不天然与公共自行车形成对抗竞争,若能协调统筹得当,能否形成互补共赢的生态系统?比如,南京公共自行车有限公司曾与滴滴旗下的青桔单车合作,这也是全国第一家公共自行车和互联网单车企业合作的案例。

据21世纪经济报道、上观新闻等

## 杭州公共自行车为啥跑得欢 面对共享单车冲击,改革运营模式势在必行