

武汉、福州相继停运公共自行车,南京情况怎么样?

共享单车“涨价”,骑公共自行车的多了

专家建议:两者可各取所长,融合发展

受共享单车影响,今年4月起,继武汉之后,福州公共自行车也停止运营。南京作为全国最大的公共自行车运营城市,目前总量已近10万辆。如此庞大的规模,南京公共自行车还好吗?现代快报记者发现,今年年初以来,共享单车包月费用“涨价”后,用户用脚“投票”,部分回流到了公共自行车。

现代快报/ZAKER南京记者 李娜 徐红艳



扫码看视频



南京新街口一处公共自行车站点车辆摆放整齐 现代快报/ZAKER南京记者 徐红艳 摄

影响

公共自行车使用量将略有下降

“共享单车对我们肯定是有影响的,但目前南京公共自行车的整体运营情况良好。”该负责人称,这主要得益于南京对于公共自行车的三年整体建设规划,过去三年里公共自行车发展得十分稳健。

数据表明,2015年,南京共有公共自行车3.6万辆,2016年7.1万辆,2017年达到了近10万辆。其中,全市2016年总骑行量约在4000万人次,2017年约为5628万。预计2018年全年,全市总骑行量应该在4800万-5000万之间,较去年有所下降。

“共享单车真正对我们的影响是从2017年2季度末显现的,因为当时它们的投放频次和车辆数达到了较高的峰值。”该负责人告诉记者,公共自行车在便捷性上肯定不如共享单车方便,但是它的有序性,一定程度上的便捷性、一定范围内的安全性不能忽视。也正因为如此,公共自行车有着固定、稳定的用户群。

专家

两者可各取所长融合发展

“公共自行车最关键的优势是,有一套稳定的运维设备和一支稳定的运维队伍,能够成为共享单车第三方管理的很好的一支力量。”东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松表示,这为两者融合发展提供了良好的前提条件。

应该怎么融合?顾大松表示,假如单车要融合发展,是采用独家经营还是竞争发展,现在还没有定论。“要更高效地运维,或者平衡好空间秩序,是比较难的,需要政府有良好的判断。”

此外,顾大松认为,公共自行车本身也要提升自己。比如,桩位升级方面还是可以深挖的。“像溧阳就有一个尝试,采用小卡口的虚拟桩,这样容量就大一些,就能够相对比较好地解决潮汐现象。”

背景

两地相继停运公共自行车

4月1日起,福州公共自行车停止运营,事实上,这并非公共自行车第一次退出市场。早在去年11月,武汉公共自行车就已经宣布停运。

同为公共自行车,南京与福州、武汉两地有什么不同?业内人士指出,武汉与福州对于南京来说,并没有参照性。“武汉公共自行车最早是由民营企业来运营的,政府接手后,为了更好地为市民提供服务,

需要投入大量的资金对原有的系统进行升级改造,这时,刚好共享单车发展起来了。而福州公共自行车的总量,还不如南京的一个区大,发展规模较小,受到共享单车的冲击也就明显。”

不过,该业内人士指出,连续两个城市停运公共自行车,这样的现象说明,政府已经开始反思,“我投的这个钱,老百姓到底需不需要,值不值得?”

探访

有人放弃共享单车,改骑公共自行车

今年以来,不少共享单车用户发现,优惠活动少了,摩拜、ofo等共享单车已悄悄“涨价”。现代快报记者打开两款APP可以看到,单次骑行价格没变,但不少上班族钟爱的月卡价格已恢复到了20元。去年,为抢占市场,共享单车价格战激烈,大量补贴进入,让消费者尝尽了甜头,摩拜推出了2元月卡、5元季卡,ofo月卡更是低到1元。不花钱骑共享单车,停放也比较方便,真正击中了大家的消费“爽”点。

如今,价格战的硝烟逐渐散去,共享单车骑行价格慢慢恢复正常,单车用户的忠实度也在经受挑战。4月8日,在新

街口一处公共自行车站点,金女士刚下地铁,就换上了一辆公共自行车。“共享单车涨价了,去年几乎是免费骑,现在包月要20元,不划算,公共自行车头两个小时都是免费的。”

现代快报记者注意到,在这个公共自行车站点旁,同时停放了多个品牌的共享单车,但由于停放拥挤,部分车辆还落上了灰尘,相较一旁的公共自行车,使用率并不算高。“公共自行车卡两年前就办了,但中间一直在使用共享单车,现在单车优惠没了,公共自行车当然还是首选,毕竟不要钱。”90后小刘告诉记者。

聚焦

好不好骑? 新车多了,更舒适安全

探访中,现代快报记者注意到,不少站点都多了一款带有橙色内圈的新车。有骑车人反映,这款车骑起来很稳,刹车也变成了刹刹,下雨天刹得更灵光。

记者了解到,这批新车的总数达到了20500辆,占比超过了南京公共自行车总量的五分之一。据介

绍,这款车采用轻量化不锈钢耐久零件,不仅骑行轻便,也不再惧怕风吹雨淋。再加上良好的运营及保养,“寿命”可以达到5年以上。

此外,相较于共享单车乱停乱放,公共自行车停放环境较为整洁。共享单车上“爬满”小广告,在公共自行车上完全见不到踪影。

够不够用? 早晚高峰借还车有点难

虽然不少用户在向公共自行车回归,但在骑行体验上还有不尽如人意的地方。

“早上8点多从小区出来去借车,就会发现车桩空了,晚上回来的时候,要碰运气才能找到一个空的车桩。”家住迈皋桥的李先生说,早晚高峰借还车比较难,有时

也要走上一个站点找车。

南京市公共自行车公司相关负责人表示,这种现象确实存在。虽然目前主城已经有了1480个站点,但相对来说还是不够的。尤其是主城核心地区,部分站点之间的距离超过500米,甚至更大,站点覆盖率还有进一步提升的空间。

如何来管? 分级管理,1+X责任到人

4月8日下午,在华侨路一处公共自行车站点,一位负责30多个公共自行车站点巡检员正忙着往车桩上车,方便一会儿晚高峰用户借车。他告诉记者,早晚高峰,每个站点都有管理员,负责上下车,保证周边用户有车借、方便还。

据了解,从今年3月份开始,南京公共自行车公司正式实行分级管理、1+X的管理方式。目前,南京市的公共自行车站点可以分为三类,一类是重点保障站点,二类就是次要保障站点,三类为一

般站点。这样就能提供有针对性的服务,方便市民用车。

此外,南京六个行政区都成立了分公司,每个分公司再划成几个小的片区,每个片区有一名正式的巡检人员,管理几十个站点和若干名非全日制用工(“小时工”),每个“小时工”再分管数量不等的站点。“这样就形成了清晰的管理层级,执行力大幅提升,哪个区域有问题,立马就能责任到人。”南京公共自行车公司相关负责人表示。

Haier 全空间保鲜冰箱 飨宴系列
精控恒温 冻藏双保鲜

4月12日南京新街口苏宁易购耀世首发

现代生活智慧 我的智慧生活