

共享电单车,如何便民不添堵?

近几年,随着电动自行车(以下简称“电单车”)快速发展,很多城市出现了共享电单车,或称为互联网租赁电单车。一方面,共享电单车给人们出行提供了便利;另一方面,也给城市带来了一些问题。读者网友反映,一些共享电单车乱停乱放,有的骑行者不戴头盔、超载,还有人担忧共享电单车集中存放点的消防安全。怎么看待共享电单车的开放和发展?这些问题如何破解?记者就此采访了读者网友、专家学者以及相关人士。



共享电单车便利出行的同时,存在乱停乱放、消防安全、骑行安全等问题

“共享电单车合理投放可解决群众短途出行的难题,打通公交车无法到达的‘最后一公里’。”河北邯郸市网友李先生近日在人民网“领导留言板”留言,共享电单车绿色环保,符合邯郸绿色发展转型的城市形象,石家庄、沧州、邢台、张家口等多地已投放共享电单车,武安、魏县、大名等市县也已投放,不知为何邯郸主城区迟迟没有投放。

无独有偶,“共享电单车特别适合我们学生出行”“大上坡或者下坡的道路,更适合骑共享电单车”……黑龙江哈尔滨市、广西柳州市、安徽淮南等地也有网友发出类似呼吁。

与此同时,有不少人希望严管共享电单车。安徽合肥市读者董先生说,他所在的小区门口每天都有共享电单车无序停放,扰乱了交通秩序,“原本的双车道被共享电单车占了一半”;广西北

海市一名网友则反映,“车辆越来越多,占用人行道、机动车道,在小区门口乱停乱放,交通隐患大”。

除了乱停放问题,还有人担心共享电单车的安全性。江西景德镇市一名网友在人民网“领导留言板”反映,他最近偶然发现在珠山区昌飞南路附近存放着几千辆共享电单车。“这么大量的电单车露天暴晒,存在消防安全隐患。”接到留言后,当地城管局联合市公安局、市场监管局、消防救援支队等部门,组织专业技术人员对该地区进行了综合整治。

“附近都是居民区,很担心仓库电池使用不合理,威胁我们附近居民的人身安全。”广东汕头市的张女士反映,某共享电单车企业在龙湖区建了一个用于存放电池且给电池充电的仓库,希望相

关部门帮忙检查一下此仓库设置是否合规,电池车辆是否合格以及消防措施是否做到位。

此外,还有人提出,共享电单车骑行不规范影响交通安全。陕西西咸新区读者郭先生说,多次发现仅限单人骑行的共享电单车两人甚至3人同乘,有交通安全隐患。安徽六安市读者汪云寿表示,外出时看到骑乘电单车的年轻人没有佩戴头盔,甚至一手撑伞一手握把骑行,很不安全。

实际上,对于共享电单车的这些负面评价,正是一些城市对开放和发展共享电单车的顾虑所在。如广西柳州市交通运输局在回复人民网“领导留言板”网友留言时表示,共享电单车的推广将对城市市容环境、交通秩序、交通安全等多方面带来挑战,需要统筹研究论证。

一些问题并非共享电单车独有,学者认为,相较私人电单车,共享电单车更易管理

“共享电单车属于慢行交通,是绿色出行体系的一部分。”交通运输部2021年6月在回复关于政协第十三届全国委员会第四次会议第2436号提案时,明确了共享电单车的公共交通产品属性。

作为绿色出行方式之一,中国城市公共交通协会副理事长兼秘书长刘举在近日举办的“首届城市共享电单车治理与发展论坛”上致辞时指出,共享电单车在解决市民出行“最后一公里”难题、丰富城市出行选择、提升短途出行效率方面,发挥了不可替代的积极作用,对促进绿色低碳交通发展的贡献有目共睹。他同时表示,共享电单车的快速发展,也带来了一些挑战和问题。

清华同衡规划设计研究院交通研究中心主任黄伟认为,“共享电单车让出行更方便,实现‘门到门’的出行服务。”且共享电单车周转率更高,占用资源更少,“据估算,一辆共享电单车的日平均使用强度,是一辆私人电单车的4至7倍。”黄伟更指出,目前反映比较多的共享电单车乱停放、消防安

全、骑行安全等问题,实际上是包括私人电单车在内的所有电单车的共同问题。

我国是电单车生产、消费大国,目前电单车社会保有量约3.8亿辆。国家消防救援局消防监督司一级指挥长孙毅军在近日举行的例行新闻发布会上介绍,今年上半年,全国发生电单车火灾7048起,同比下降44.7%。但从目前形势看,一些根本性问题还没完全解决。

孙毅军介绍,一是停放充电设施建设还有缺口。在全国住宅小区已建成投用充电端口有3900余万个,住宅小区总体配建比约为20%,距离各地确定30%左右的目标值还有一定差距。二是老旧电单车和蓄电池淘汰需要较长周期。今年上半年已置换旧车846.5万辆,但不可能在短期内全部置换为符合新国标的水平较高的新车——工业和信息化部等5部门组织修订的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(以下简称“新国标”)将于2025年9月1日实施,老旧车辆和电池带

来的火灾隐患将长期存在。三是违规停放行为屡禁不止。四是非法改装行为还大量存在。

对此,黄伟提出,共享电单车由专业公司统一采购,并在政府监管下合法合规营运,相对私人电单车,在车辆合规、遵章骑行、充电安全等方面都具有显著优势。“如果共享电单车能在使用成本、网点覆盖、骑行安全与舒适性等方面都能得到老百姓认可,有可能部分替代私人电单车。”他认为。

“以新国标来说,现在投入的所有共享电单车都是符合新国标的,不符合就会被清除出市场。”国家发展改革委综合运输研究所城市交通中心主任程世东表示,而且共享电单车都是集中充电,消防安全也会更好一些。“总体来讲,停放秩序取决于用户的素质。如果用户乱停乱放,不管是私人的还是共享的都是一样的。而共享电单车企业还有线下运维人员,停放秩序会更好一些。”程世东认为,共享电单车相对来说更易于管理。

加强规范、因地制宜,让共享电单车成为城市公共交通的有益补充

“如果不戴头盔,你是无法发动共享电单车的。”一家共享电单车企业的工作人员告诉记者,企业通过类似设计,促使骑行者必须佩戴头盔。还有企业研究高精度电子围栏技术规范停车,破解共享电单车的乱停放问题。

除了企业技术改进,用户也在使用中逐渐成长。去年8月,湖北武汉市读者程俊煌曾致信本报,说某品牌在武汉市一些远城区投放了一批共享电单车。然而,有的骑行者不佩戴头盔、超载,不严格遵守交通规则,造成交通安全隐患。一年时间过去了,他告诉记者,目前情况改善了很多,“一方面,交通管理部门加强了管理;另一方面,骑行者的安全意识提高了。”程俊煌表示。

北京工业大学城市交通学院教授陈艳艳介绍,“共享电单车发展初期,很多城市持限制或谨慎发展的态度。随着共享电单车的发展,目前很多城市对共享电单车行业积极探索,展现开放包容的态度。”

一方面,不少使用过共享电单车的人有过“超出区域被断电”的经验,共享电单车的技术特性为区域管理提供了方便,在同一城市也可以因地制宜,采取不同政策。以贵州贵阳市为例,该市部分区域投放了共享电单车,但在道路条件相对较差且交通流量大、不具备设置专用非机动车道条件的老城区,没有开放共享电单车。北京市通州区交通委也发布公告,自6月30日起在城市副中心区域扩大共享电单车试点范围,计划在127平方公里试点区域分批投放6000辆共享电单车。此前,北京市经开区、昌平区都已开放共享电单车试点。

另一方面,毋庸讳言,共享电单车的部分客流来自传统公共交通运输,但学者认为,通过精细化管理和设计,城市公交可与共享电单车融合发展。“截至2024年底,全国共享电单车投放量约713万辆,覆盖31个省份。而据调查,单次骑行每人次平均2.2公里,平均骑行时间每人次11.6分钟。”陈艳艳说,调查发现轨道交通站点周边的骑行逐步

在提高,达到23.7%,接近1/4。也就是说,共享电单车作为公共交通“最后一公里”的交通工具是很好的补充。

陈艳艳提出,共享电单车作为公交的接驳工具,可以延伸公交服务半径,吸引远端潜在乘客使用公交干线。在客流低的支线或末梢线路,可由共享电单车承担低密度运载任务,将公交资源集中投放至主干线,让整体运力配置更高效。她介绍,近年来已有一些城市在公交与共享电单车融合发展方面积极探索。如浙江台州市公交集团去年7月整合现有城市公交和共享电单车资源,包括对站台进行改造,在有条件的公交站台,乘客可以将共享电单车骑上站台,实现零距离换乘。

黄伟也认为,在高效管理的前提下,一、二线城市逐步开放、稳步推进共享电单车骑行,既能有效缓解私人电单车持续增长的压力,也能带动城市公交在内的城市绿色交通系统发展,成为城市公共交通的有益补充。

来源:人民日报