

千辆公共自行车月租用万余次

未来公交和公共自行车实现一卡通

本报5月5日讯(记者 刘飞跃 实习生 高鹏飞) 5日上午,历下区召开新闻通报会,介绍公共自行车租赁系统有关情况。近一个月,整个系统运行良好,目前已办卡3000余张,租用量超过10000次。

为倡导绿色出行、低碳出行,有效解决出行“最后一公里”问题,历下在全区范围建设公共自行车租赁系统。按照统一统筹规划、统一建设管理、统一技术标准、统一运维平台的要求,设置53个站点,投放1000辆自行车,其中老城区设置点位相对密集,向东最远到奥体中心。

历下区停车办专职副主任高殿涛介绍,历下区公共自行车租赁系统4月8日开始试运行,近一个月来,整个系统运行良好,目前已办卡3000余张,租用量超过10000次。

“公共自行车租赁系统还尝试APP支付扫码租车功能,现正在研发中;同时,还与市公交公司积极对接,推动实现公交和公共自行车一卡通,方便居民使用。”高殿涛表示。

**摩拜百天
骑行2446万次**
早晚交通高峰较集中,有人还骑到泰安



5日,摩拜单车公布了在济南投入运营满百天大数据。

本报5月5日讯(记者 任磊磊) 5日,摩拜单车公布了在济南投入运营满百天大数据。济南共有11000辆摩拜单车,一百天,济南市民骑了4402万公里,骑行次数2446万次,相当于绕地球1100圈。

春节期间摩拜的骑行次数是10万次,公里数是22万公里,相当于绕地球5.5圈;上线30天,骑行次数涨到328万次,公里数倍增至680万公里,相当于绕地球170圈。这些出行数据累计给济南减少了多少碳排放呢?春节期间减少了27吨,30天累计里程减少852吨,上线一百天减少5502吨。

济南的早高峰来得比其他城市要早。据摩拜单车负责人介绍,济南市曾是当时摩拜投放城市中唯一一个没有轨道交通的市,因此济南的早高峰来得比其他城市要早,是早上七点到九点,而出行峰值竟然是早七点。

位于缤纷五洲到添口服装城的一辆编号为0100072365的单车最“可怜”,一天被骑行61

历下区停车办以及公共自行车运营公司对市民使用自行车过程遇到的问题作了解释和说明。比如,济南公共自行车都安装了临时锁,市民在停车办事时可以锁上车,不用担心车被别人骑走。

“临时锁只是说方便市民到一个你想去的地方临时停放,保证安全,也同时保证出来后还能继续骑上自行车。临时锁和租还车没有关系,该计费计费,该收费收费。”停车运营公司有关人员说。

公共自行车进济南后,今年五一期间,不少游客骑着逛趵突泉、大明湖以及老城区,单车游风靡一时。对此,高殿涛说,节假日期间,自行车运营公司专门在大明湖西南门、省府前街等地方布置了流动办理点,方便外地游客办卡。

而对于不少市民担心骑行丢车如何赔偿的情况,自行车运营公司工作人员表示,赔偿车价参照中标价格进行赔付即可,不过中标价格涉及商业秘密,暂时不方便透露,他们以后会选合适时机通报给公众。



泉城路上一处公共自行车租赁点,停放着一排小绿车,远处有市民停放小橙车。本报记者 刘飞跃 摄

□头条链接

三问济南公共自行车

车少布点少,便利性体现不出来

1000辆车,一个月,使用了10000余次,这是济南历下区公共自行车运营一个月的成绩单。公共自行车车辆少、布点少,其便利性远没体现出来,仅靠“历下”一区难以形成气候。相对于杭州等地成熟的公共自行车系统,济南自行车可谓生不逢时,但肩上的包袱轻一些,现在转型也容易得多。

本报记者 刘飞跃
实习生 高鹏飞

1 月租用万余次 使用率如何提高

自4月初济南公共自行车开始投放市场,市民冯先生就很关注这批小绿车。家住大明湖街道老城区的冯先生说,平时去大明湖路上坐公交车就骑车去车站,比步行方便很多,但就是觉得小绿车使用效率很低。“大明湖路上的停车点离得都很近,但骑小绿车的还是少一些,更不用说那些远地方了。”冯先生说。

记者了解到,历下区公共自行车租赁系统于今年4月8日开始试运行为市民服务,到5月5日,差不多一个月,目前已办卡3000余张,租用量超过10000次。这10000余次意味着什么呢?

根据摩拜单车济南提供的数据,从1月25日至2月25日,济南市内六区投放的11000辆摩拜单车共被使用328万人次,合计使用时长93万小时,骑行总里程680万公里,相当于环绕地球170圈。

也就是说,摩拜单车数量为济南公共自行车10倍多,但是前者使用量却为后者328倍。济南公共自行车的使用效率远远低于摩拜单车。

而按照记者的观察,除了五一节假日,和平路西口、历下大润发以及泺源大街等地的自行车租赁点车辆使用量不大,相反这些地段却是摩拜单车的骑行热点。

2 布点还太少 便利性怎么发挥

刚刚过去的5月1日是杭州公共自行车9周岁生日。2008年5月1日,杭州投入2800辆公共自行车试运行。截至2017年1月底,杭州公共自行车累计租用量达7.44亿人次,日均租用量31.5万人次。

杭州公共自行车公司董事长陶雪军今年4月接受媒体采访时表示,到目前为止,公共自行车在整个大杭州范围内已有3772个点位,8.58万辆公共自行车,日最高租用量达到了47.3万人次。

而作为全球规模最大、租用人次最多、便捷度最高的公共自行车项目,杭州经验已成功输出到全国200多个城市,济南也是学习杭州经验的城市之一。

对比杭州这个先行者,济南历下区公共自行车目前仅仅布点53处,其中21个点位于老城区,这对使用者来说,可能非常不方便。“出了历下区还要再骑回来,否则就要扣钱,这肯定不方便啊。”市民郭女士说。

谈到公共自行车利用率低,山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,历下区公共自行车行驶范围有限,投放数量有限,布点较少,而且还必须放在停车桩上,就算是没有摩拜单车,也不可能发展太快。

“公共自行车要尽可能接近使用者,否则其便利性根本发挥不出来。而且,目前

济南公共自行车仅在历下区才能骑,与那些无孔不入的互联网单车相比,很难吸引大量的市民使用。”张汝华分析。

3 市场市民按需选择 未来该咋转型

眼看着小绿车使用率这么低,为何不能增加一些供给呢?“政府监管是没啥问题,但是老百姓骑不到车也不行啊!小绿车倒是省去了很多监管麻烦,但是济南这边数量这么少,发挥的作用实在有限。”市民康先生吐槽。

一方面是发展迅猛的共享单车,一方面是不冷不热的政府公益项目,有专家表示,共享单车完全能够发挥公共自行车的功能,应该让市场和市民说了算。”

“政府投入公共自行车租赁系统也是考虑到有序,这也是一个摸索,公共自行车和共享单车各有长短,看一看到底哪个更适合我们,我们就选哪个,或者多种形式并存。”在通报会现场,济南市历下区停车办专职副主任高殿涛表示。

目前公共自行车发展最好的城市杭州正在对自行车的规模和服务进行升级,“互联网+应用”的进程也在加速中,在景区100处服务点实现扫码租车。“杭州模式已经很成熟了,但是济南公共自行车生不逢时,不过从另一个方面来说,济南公共自行车也少了包袱,转型起来也相对容易。”张汝华表示。