



共享单车上路了 后期运维谁来管?

□本报记者 盛丽 孙艳/文 周世杰/摄

摩拜单车、OFO小黄车……过去的2016年，共享单车风生水起。在解决人们公共出行“最后一公里”的问题上，共享单车的出现确实带来了不少便捷。但乱停乱放、恶意破坏、占为己有等乱象也同时暴露了出来。在今年年初召开的北京两会上，共享单车后期运维问题也成为了政协委员们热议的话题。委员们认为，共享单车如何健康发展也是考验城市管理能力与水平的重要方面，城市管理别让共享单车甩在后面，尽快制定共享单车布局的总体规划及共享单车管理标准。

【调查】

恶意破坏造成使用不便

不知从何时开始，大街上骑自行车的人变得很多。而且他们所骑的不是自己购买的单车，而是一种刚刚兴起不久的新鲜事物——共享单车。比起早年间开始流行在本市的“有桩”的公共自行车，这种“无桩”的共享单车，的确有着不少便捷的地方。

“最大的特点就是随时取用和停车，特别方便。”家住闵庄路的石涛介绍，在共享单车出现不久，他就开始租用这种车了。

“我差不多是去年8月开始骑共享单车的，我家距离公交站还是有一段距离，走着实在有点远。要是买自行车都没有存车处，而且小区周边也没有设置有桩的公共自行车。”石涛说发现这种新出现的共享单车，正解决大问题。

共享单车的使用较为简便。仅以使用摩拜单车为例，用户可以通过智能手机应用，查看单车位置之后预约并找到车。再通过扫描车身上的二维码开锁之后骑行。摩拜单车摒弃了固定的车桩，车身锁内集成了嵌入式芯片，GPS模块和SIM卡，便于摩拜监控自行车在路上的具体位置。

“我马上注册了软件，开始使用。一天最多也就花两三元钱，不贵还很方便。”石涛说。但是骑过一段时间后，他也发现不少小问题。“还是有不少人会不自觉，不爱护车辆。”石涛举例，“我常看到有的车遭到各种损坏，比如有的少车座子，有的没有车铃，还有的车闸坏啦。还



有OFO共享单车车上不是装有数字号，但是有的人会将这个号划去，之后将车据为己有。这些人的素质真是太差啦。”

不仅如此，石涛还发现车辆本身也会存在一些不太便捷的地方。“比如，摩拜单车它的车锁是电控的，有时候没有电啦，车也就没法骑。”

调查中，不少人反应共享单车在使用的过程中，的确出现不少被人恶意破坏的现象。比如，有的人会将共享单车用自己的锁锁住，占为己有，还有的人将车辆上的二维码和车号恶意涂抹，致使车辆无法正常扫码使用。

随意乱停破坏道路环境

虽然共享单车取用和存放很便捷，但是不少人也反映，正是因为这种便捷也出现一些不太自

觉的人任意停放的现象。人行便道、马路隔离带旁、楼道里……在调查时，记者发现任意停放的共享单车，在给骑行者带来便捷的同时，却让道路上的环境变得不那么整洁。

在位于陶然亭桥旁的一处便道上，三四辆共享单车七扭八歪的横在路上。“这人是怎么想的啊，怎么能这么停车，只顾自己方便，不管其他人。”路过此处的一位女士抱怨道。说罢，她将车向路边挪了挪。

“这车我也骑过，方便是方便，但是就是这任意停放是个问题。”这位女士说，“赶上自觉的人，还会考虑个适当的地方停，要是不自觉的想停哪停哪。问题是，根本没人管。要是公共自行车，还有个桩，停的时候放到桩旁边。而且定期有人管理维护。这种共享单车，没有固定

的停放位置。全靠人自觉啦。”

此外，还有些人建议，多增加对于共享单车的管理。“其实，共享单车也有不少需要改进的地方，比如在数量配比上也存在短缺的地方。在上下班的时间，车辆会出现数量不够。再有，这种任意乱占停放的现象也需要出台相应的管理规定。”市民李涛说。

【建议】

整合出租车与共享单车 让优势互补

政协委员、北京二商东方食品集团有限公司总经理唐俊杰向市政协提交了《关于加强无桩共享单车管理力度的提案》，她认为，城市公共自行车系统在办卡、支付、取车、还车等环节存在弊端，实际使用效率不高，无桩共享单车应运而生，在北京市迅速蔓延并受到追捧。但是，共享单车的野蛮生长，也出现了诸多问题。

唐俊杰介绍，截至2016年底，无桩共享单车领域形成规模的公司已将近20家，在全国主要投入车辆总数约为30万辆。2017年，各家公司更是提出，投放百万辆的年度计划。

“无桩共享单车让市民享受便捷、绿色短途出行的同时，占道经营，影响市容等缺陷也暴露了出来。加之各公司动辄几十万辆的投放以及在投放点、投放密度等方面的激烈竞争，无桩共享单车的规范管理和有序运营成为摆在市交通委、市市容管委会面前亟待解决的问题。”

对此，唐俊杰提出建议，一是北京市交通委约谈相关企业，提出规范无桩共享单车停放的具体要求；二是政企携手，签署合作协议，将本市无桩共享单车的投放布局与城市现有的公共自行车交通系统进行整合，形成共识，规范管理，共同促进北京市公共交通产业的发展。

同样，政协委员、京东方科技集团股份有限公司副总裁冯莉琼也提出，由市交通委牵头，协同相关部门制定共享单车布局的总体规划及共享单车管理标准，使共享单车与公共自行车共同成为市民出行的便捷安全的选择，实现二者的优势互补。

加大惩戒力度 不规范使用者得处罚

政协委员、丰台区农业技术推广站推广室主任冷如新提到，作为城市交通的组成部分，公共自行车可为居民和旅游者提供便捷的绿色出行方式，但在使用的过程中，却出现了诸多问题。现在一些本该循环使用的公共自行车，却被使用者用一些不道德的方式长时间据为己有，例如：还车后用自带的链子锁把车锁在车桩上，甚至有使用者将车座卸走，使后来者无法使用等。

对此，冷如新建议从系统管理上采取措施进行解决，在激活借车卡时，系统已将借车人的身份信息和借车卡进行关联，可以通过对车辆的使用过程以及使用者的行为进行一定的远程追踪和监控。如果一辆自行车长期未归还，或者归还后长时间未被再次使用，可以通过程序设置在控制台进行提示，同时结合人员巡视确认种种不良的使用行为，对不规范的使用者进行处罚。

冷如新建议，鼓励对不良使用行为进行举报和投诉，加大惩戒力度，逐渐建立良好的使用秩序。

冯莉琼也提到，在未来几年，众多共享单车企业会持续入局，刺激共享单车向越来越多的城市内部延伸。市场监管不足和无序竞争状态可能会使不文明用车现象和扩张综合症导致新的问题。目前国家尚未发布相关行业标准，为后续体系化运营埋下隐患，也使市民获得的服务质量受到威胁。

冯莉琼建议，从城市规划和规模经济等角度出发，增加并规范共享单车的出行和停放范围；规划共享单车引发的诸多不文明行为，建立共享单车使用秩序、强化诚信机制，引导市民依法、文明、有序使用共享单车。

委员们认为，共享单车运营中出现的问题，并不在单车本身，而是骑车的人，是文明的缺失，需要教育、规训与惩罚，公共政策的着力点应该是制定规则，让人遵守规则，而非管住单车。更进一步，容忍单车也是城市治理的底线，它清晰地显示出一个城市的友好程度、是否以人为本。