



扫码看本报
更多精彩内容

A04

视点

三湘都市报 2020年11月18日星期三
编辑/贺齐 美编/刘迎 校对/王卉珍

《“彩虹大战”乱象丛生,警惕重蹈覆辙》后续

规范共享电单车,长沙将实行配额管理

有企业抢在限额前加大投放,也有企业主动减量“瘦身”

长沙街头五颜六色的共享电单车,在为市民中短途出行提供便利的同时,却因“野蛮生长”引发了一系列乱象,成为了新的“城市病”,考验着城市管理的水平(详见本报11月16日A03《“彩虹大战”乱象丛生,警惕重蹈覆辙》)。

11月17日,三湘都市报记者了解到,规范长沙共享电单车发展的新政已经“在路上”,长沙共享电单车即将实行配额管理,相关部门已在研究具体可行举措。为了缓解城市管理压力,个别共享电单车企业已经主动启动“瘦身”计划,对长沙地区的车辆进行回收,缩减投放量。

■记者 潘显璇 杨洁规 周可 魏灿



11月17日,中南林业科技大学附近,停放的共享电单车挤到了马路上。记者 潘显璇 摄

现象

多个地铁口都有“僵尸车”

“只要是工作日,每天早上停车区的共享电单车几乎能把人行道占满,行人路过都得绕行。”在长沙市开福区凯乐国际写字楼上班的刘女士说,写字楼前的人行道上规划了停车区,最近一段时间停放在此的共享电单车特别多,以至于她每次将车骑到此处时有点不知所措,想要把车停得不妨碍行人根本做不到。

连日来,三湘都市报记者走访了长沙市的多个商圈、地铁口、公交站、写字楼,发现车辆扎堆停放、乱停乱放、占用盲道和机动车

道的情况是常态。此外,在万家丽广场地铁站、马厂地铁站等共享出行需求旺盛的站点附近,有不少共享电单车整齐地停放着,但仔细一看就会发现,这些车辆的车垫非常脏,可见是长时间停放在此无人使用的,反倒是使用频率较高的电单车,在“僵尸车”挤占下停得乱七八糟。

规范

配额管理举措即将落地

记者了解到,相关部门为了规范共享电单车的发展,此前已推行了不少举措。比如,城管部门分级分区对接督促企业做好车辆停放电子围栏管理及违规停放车辆规整,推进常态管理,划定禁停区域,依法从严查处共享单车企业不履行管理责任违法行为,两年来办理案件80余起。长沙交警对违章乱停的共享电单车进行查扣是常态。

值得期待的是,2020年12月1日起,《长沙市人民政府办公厅关于促进互联网租赁自行车规范发展的指导意见》将正式实施。《指导意见》对共享电单车的发展支持态度,鼓励其依法进入具有停放条件的居住小区,明确了各个部门、企业的职责。比如,企业投放的共享电动自行车限载1人,鞍座与驾驶人臀部有效接触面的长度不得超过250毫米,鞍座后面扶手架的设计不得变相为违法载人提供方便。企业按照车辆投放量5%以上的比例合理配备线下服务人员,实施网格化管理,每投放500辆车至少配置1辆调度车。

三湘都市报记者注意到,陈树此前提出的实行配额管理的建议,在《指导意见》中明确要求实施。根据规定,市交通运输、公安、城管执法三部门以召开定期联席会议的方式,综合我市实际需求和各运营企业运营情况,共同确定车辆配额。各企业应当严格按照核定配额投放车辆,其中所投放的电动自行车应到市公安部门办理登记安装号牌,并进行编码或号牌管理,企业置换车辆应提前报告,按照“先收后投”“号牌置换”“先上牌后投放”的方式进行。

11月17日,三湘都市报记者从交通运输、交警、城管三个部门获悉,目前正在研究出台对共享电单车规模进行控制的具体举措。

“如何确定长沙共享电单车总量控制的规模?各家企业如何来划分限额资源?怎样根据企业的考核情况来动态奖惩其投放车辆的数量?”在陈树看来,要实现共享电单车既不能给城市管理添乱,也能让市民轻松地享受到便利,还要考虑企业能有钱赚,才能让行业走向良性的可持续发展,这需要管理部门广泛调研市场需求、听取企业意见,制定科学的可行方案。

业内人士预计,《指导意见》的实施已经“在路上”,具体的配额管理举措也会很快出台。

车企

A面

有企业抢在限额前加大投车

“今年以来,特别是近两个月来,长沙街头共享电单车的数量明显上升。虽然规划的停车点比之前增加了不少,但共享电单车随意占道停放的现象却变得极为常见。”这是陈树的亲身体会,并且市民通过多种渠道投诉这一问题的也很多。

陈树解释,业内都在传长沙即将对共享电单车规模进行限额,个别企业为了在尚未限额的窗口期抢占市场,于近期加大了车辆投放力度。

11月17日,记者从多家共享电单车企业处得知,在长沙运营的几个主要品牌都会定期向交警、城管等主管部门报备投放车辆的数量情况,目前长沙共享电单车的数量已经超过50万辆,另外还有约10万辆共享单车。

建议

代表建议实行配额管理获采纳

长沙市人大代表、湖南工商大学教师陈树近几年来一直在密切关注共享交通工具的相关问题,今年他已多次对长沙共享电单车的发展情况进行了调研。

陈树在调研中发现,长沙目前暂无法律法规明确共享电单车的规范管理问题,也暂未根据市场容量和配套公共资源情况对共享电单车的总量进行规划,相关限投文件或明确进入门槛同样没有。

今年长沙“两会”期间,陈树提交了《关于对长沙市共享助力车进行规范管理的建议》,共提出四点具体建议:尽快出台管理办法,规范共享电单车管理;支持和鼓励共享电单车成立行业协会;对长沙市共享电单车实施总量控制;对共享电单车企业收取押金的情况进行严格监管。

在总量控制方面,他建

议,每隔一段时间,根据城市人口、城区建设、城市道路及相关配套公共资源的情况,对共享电单车实施总量控制和动态管控,严格执行淘汰、退出机制,对新增投放严格把关。

6月10日,陈树提交的上述建议得到了长沙市交通运输局的书面答复。其答复文件称,将采纳其关于支持和鼓励成立行业协会的意见。在总量控制方面,新的有关规定拟对长沙互联网租赁自行车(含电动自行车)的投放实行配额管理,各企业应当严格按照核定配额投放车辆,所投放车辆应进行编码或号牌管理。对不按规定擅自投放、超配额投放车辆、乱停乱放维护管理不力、线下运营服务不力,经提醒仍不采取有效措施的运营企业,将考虑采用纳入准入负面清单、暂停运营、取消运营资格限制退出等措施。

B面

有企业主动“瘦身”减量

长沙共享电单车行业的规范、健康发展,除了需要主管部门的监管和引导外,企业本身的规范化运营、自律也至关重要。

记者从哈啰出行了解到,目前哈啰已经把车辆管理与城市文明出行环境共建纳入了经营考核指标,同时将“响应度”纳入日常管理考核。为了缓解城市管理压力,提升车辆效能,哈啰启动了首轮“瘦身”计划,从今年四季度开始对长沙部分车辆进行了回收,截至11月15日,已在长沙回收了3万辆共享单车和助力车。“盲目追求车辆数的运营方式是不可持续的,对市场和城市治理都会产生负面作用。”哈啰出行长沙城市经理张祥表示,“市场终究会回归理性,我们希望主动减量来加快这一进程。”

小溜电单车长沙负责人杨建认为目前长沙的共享电单车数量已经严重超负荷,呼吁部分超量投放企业减量。

除了减量外,利用技术手段来规范用户停车也成为共享电单车品牌的共识举措。以美团电单车为例,如果用户违规停车,除了短信提示及扣除信用分外,相关情况还将定时抄报城管、交警部门。当用户信用分数低于一定标准时,违规用户骑行费用将增加,甚至不能用车。同时,美团电单车利用物联网、大数据与人工智能等技术,在长沙陆续设立电子围栏禁停区。如果用户将车辆停放在电子围栏禁停区内,系统将会提醒,以引导用户骑行至指定区域还车从而实现规范停车。电子围栏禁停区上线后效果显著,栏内车辆数、违停现象大幅减少,以岳麓山大学科技城为例,违停数量下降达40%。