

近日,《南京市电动自行车消防安全管理办法(草案)》(以下简称《办法》)公布,目前正面向社会公开征求意见。其中,《办法》中提到的“鼓励引导企业有序发展共享电动自行车”引发热议。南京对共享电动自行车的态度由“暂不发展”变为“鼓励引导”了?共享电动自行车是否将重回主城?如果回归,你赞成吗?



扫码看视频

现代快报/现代+记者 李娜/文 刘畅/摄

共享电动自行车 拟重回南京主城

你赞成吗



江宁大学城一处地铁站外的共享电动自行车



江宁一处地铁站外的共享电动自行车



六合区龙池附近一处共享电动自行车停放点(受访者供图)

江宁、仙林、六合、溧水等区域均有共享电动自行车投放

共享电动自行车对南京来说并不是新鲜事物。

2017年初,七号、享骑等多个共享电动自行车品牌曾在主城大规模投放。不过,随着交通运输部等十部门发布《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》,不鼓励发展互联网租赁电动自行车,南京也在《关于引导和规范互联网租赁自行车发展的意见(试行)》中,明确了对共享电动自行车的态度:暂不发展。此后共享电动自行车陆续撤离主城。不过,在江宁大学城、仙林大学城、六合、溧水等区域,为了弥补公共交通不足,一直有共享电动自行车投放。2023年4月,江宁区更是挂出公示,表示要以公交线网暂不能充分覆盖的偏远地区为主,试投共享电动自行车。

家住江宁大学城附近的小

刘告诉记者,这几年,大学城附近投放了多家共享电动自行车品牌,魔方、万想物、大马、哈啰、云采……他家离地铁站有一公里左右,说长不长说短也不短,步行得10分钟左右,骑共享电动自行车就太方便了。“价格也能接受,单次两块钱,骑辆共享单车也得一块五,这个省力。”

在方山附近一所大学任教的王老师表示,他家离地铁1号线南医大站约两公里,有时到主城办事或者出差,开车不方便,共享电动自行车也是他的补充出行方式之一。“感觉共享电动自行车在主城反而发挥不了太大作用,因为主城公交比较方便。”

在六合区龙池附近,也有多个共享电动自行车品牌投放。家住德邑花园的袁先生说,他家离龙池地铁站走路要

20分钟左右,骑共享电动自行车只要6~8分钟,“这个是真方便,有啥事来不及了,扫辆车子就走了。”

探访中记者发现,目前在江宁大学城与六合区部分区域,共享电动自行车停放也相对整齐。“之前地铁站附近乱停还是比较多的,后来重新划定了地理围栏,增加了维保人员,加强了管理,才成了现在这样。”小刘说,感觉共享电动自行车比共享单车好管理,因为电车要在小程序锁车计费,不停在指定位置就没办法还车。

一名街道城管工作人员告诉记者,和共享单车管理一样,他们 also 与企业建立了共享电动自行车共管群,共享电动自行车在早晚高峰会出现乱停放的情况,一般是用户赶时间,来不及按照规定停放,就需要企业运维人员在现场整理。

“暂不发展”变“鼓励引导”? 业内仍存争议

正在征求意见的《办法》中,“鼓励引导企业有序发展共享电动自行车”的提法引发了热议。业内人士表示,从“暂不发展”到“鼓励引导”,折射了南京对共享电动自行车发展态度的转变。

东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松对这种变化表示赞同。他认为,此前暂不发展共享电动自行车,很大的因素其实是安全问题,现在鼓励引导,从宏观层面看考虑的还是安全问题。与2017年相比,现在的情况发生了不少变化。2019年《电动自行车安全技术规范》这一强制性国家标准的施行,让共享电动自行车行业的硬件发展更有章可循。共享电动自行车电池的智慧化管理、集中充换电等,相对同规模的家用电动自行车更加具有安全性。

“共享电动自行车可以在一定程度上解决市民的短途出行问题,减少火灾事故,政府部门应当学会用企业的钱来办事。”顾大松表示,实际上,这两年,河北、浙江、江西、河南等地均通过出台地方性法规或政策文件规范发展共享电动自行车,也有了较为成熟的管理与运营经验。

也有不少人认为“鼓励引导”表示忧虑和反对。“城市不是试验场,不能试一下就走,对人们生活、交通产生的后果谁来承担?”南京市公共交通乘客委员会秘书长郎亮表示,当前南京有数百万辆家用电动自行车,还有

相当数量的共享单车,很多地方的非机动车停车位已经饱和。如果鼓励引导,共享电动自行车进入主城,哪里有多余的空间容纳?此外,共享电动自行车也不能保障绝对的安全,经历了前几年共享单车乱象,更加需要人力去管理的共享电动自行车停车、换电等问题令人担忧。

另外一名交通专家也表示,是否在全市鼓励共享电动自行车发展,关乎全市市民的利益,应当慎重决策。

从全国来看,目前北上广等大型城市对共享电动自行车也是持慎重发展的态度。南京一直坚持公共交通优先的策略,在地铁、公交线路规划建设中投入并且还在继续投入大量的资源。在公众的出行需求一定的前提下,各个出行方式之间是此消彼长的关系。鼓励发展共享电动自行车,势必会对现有地铁、公交发展产生冲击。“举个简单的例子,如果地铁、公交因冲击而控制运力规模,天气好的时候大家可以骑共享电动自行车,天气差的时候涌向地铁公交,这对公共交通的承载力就会产生巨大的考验。”

一名业内人士告诉记者,因为《办法》主要是关于消防安全方面的措施,“鼓励引导企业有序发展共享电动自行车”的规定,会对全市现有共享电动自行车的投放区域产生多大影响,他们还在研究中。

“鼓励引导” 可消纳部分家用电动自行车需求

业内人士认为,南京此次提出鼓励引导发展共享电动自行车,其实是想借此消纳一部分家用电动自行车的需求,加强电动自行车的消防安全管理,预防和减少火灾事故的发生。

“集中充电或者换电的共享电动自行车,可以消纳一部分家用电动自行车的使用需求。”顾大松表示,如果确定鼓励规范发展共享电动自行车,相关部门现在就要研究储备政策了。

比如,应该采取备案制还是特许经营制,哪些企业可以来投放,以什么标准投放,是否适量减少共享单车的投放量为共享电动自行车腾出空间等。此外,当前南京已经有多家企业发展智能换电柜,能够统一充电、检测电池的安全性,很多外卖员都在使用换电电动车,推进家用电动自行车的统一换电,也能预防和减少火

灾事故的发生。

“从城市发展来看,还是要坚持公共交通优先发展。”郎亮认为,无论是共享电动自行车还是共享单车,都要适度发展。共享电动自行车吸引的客流主要是公交以及较长途的共享单车用户。

目前南京正在打造“地铁到站、公交到家”线网建设,地铁已经成为主流的公共交通出行方式,除了地铁1、2、3号线高峰部分区间外,其他地铁线路以及大部分公交线路的运力还是较为富余的。

公交现在要做的就是织密线网,把客流更多地吸引到公共交通上来。“我们的公交也要有所作为。比如多开一些微循环、社区巴士,公交线路要更多一点,站点更密,早晚高峰等待时间更短,这样才能提升公共交通的竞争力,减少家用电动车的使用频次。”