

公共自行车:骑我,不要欺负我!

涂改二维码、损毁车座、拆锁、放气…… 伤害公共自行车最狠的是小广告

看看损毁公共自行车的“四宗罪”都是啥

难以清理的小广告

郑报融媒记者发现,几乎每辆公共自行车车身上都有一些模糊的粘贴印痕。巡检员常伟告诉记者,有许多无良商家在公共自行车车身上贴他们的小广告,最多一辆自行车上会出现8张小广告,有时一个位置会被重复粘贴3张小广告。这些痕迹就是每天清理这些小广告留下的永久“伤痕”。

“因为怕用硬物划伤车漆,所以只能用手一点一点地抠。”常伟一边说着一边蹲下清理身后一辆刚被贴过小广告的自行车。清理工具十分简易,先是用刷子或抹布沾水反复洗刷,直到把广告纸完全浸湿,再用手抠掉剩余的残留物。

“车桩”变“垃圾桶”

第二个最常见的问题就是,很多市民会随手把垃圾塞入车桩上的锁车器。锁车器恰是一个深色凹槽,巡检的时候,常伟时常发现空间极小的锁车器内被人塞入用过的卫生纸,还发现过塑料袋、面包屑等垃圾。这些乱塞垃圾的行为让锁车器失效,自行车无法入桩归还。继

而引起无锁公共自行车丢失、可借车数量变少的系列影响。

蓄意涂改让“条码”变“木马”

更加危险的情况是借车的二维码被蓄意涂改或清除。常伟发现有些车桩上的二维码被彩笔、马克笔、小刀等工具毁坏,甚至有人在原有二维码上贴了一层假条码。前者需要重新修护,后者需要提防有人借此诈骗。

恶意破坏让“单车”变“废车”

公共自行车管理中心门前停放了许多被线圈起来的自行车,巡检员说这些车都是缺少部件或者功能被损害。记者现场看到,存在车轮被放气、上私锁、车锁被拆、车圈损毁、左脚蹬被拆、车座损毁、前车篮损坏等众多问题,不远处还有一辆因为脚支被拆而“瘫倒”在地面上的公共自行车。

巡检员告诉记者,这些受损单车的维修依然要靠巡检员来解决。数十辆自行车需要三四名巡查员2到3天维修,而缺少零件的自行车从申报补寄零件到维修完成则需要不少于5到7天的时间。

提醒: 公共自行车 不是共享单车 不要骑出东区

2015年11月,郑东新区CBD开始试运营公共自行车,是郑州这座城市“共享概念”的先驱。

巡检员杨永展说,从那时起到今年3月,一共只丢失了2辆自行车。而从今年3月共享单车进入郑州以后,公共自行车在一个月内就丢过100辆。情况发生的主要原因是市民弄混了公共自行车和共享单车,误以为公共自行车可以随处停放,没有区域限制,把公共自行车骑出东区以外,导致公共自行车有“家”难回。

杨永展说,因为没有GPS定位,他们往往花费大量时间在东区之外的区域搜寻丢失的自行车。他们还在站点贴上“入桩才可还车”的提醒条,并在微信上加大大对公共自行车借还方式的宣传。近期,公共自行车管理方也在考虑通过技术更新来提高用户体验质量的改进。

郑报融媒记者 张玉东
实习生 宋相颖
通讯员 王大任/文
郑报融媒记者 周甬/图



常伟骑车巡视



常伟在清理车桩



小广告让公共自行车很受伤



巡检员常伟艰难而仔细地清理小广告

常伟,40多岁,郑东新区公共自行车管理处一名巡检员。

每天早上7点20分左右,常伟上班的第一件事并不是急着去单位报到,而是赶往地铁口公共自行车站点。

因为根据交通潮汐规律,地铁站口站点在早高峰至少要接待三四百名使用者,他要确保每个使用者都能够有桩可还、有车可借,这就需要他时刻关注着站点的情况,无桩可用时就将现有挤压车辆进行转移,无车可用时就往桩内调配其他车辆。

8点30分,他又会前往上班族较多的写字楼,因为这里

通常会集中很多公共自行车。

9点,当使用高峰期过后,常伟就开始按站点顺序对车桩进行清洁维护。在每个站点不仅要清理自行车及配套设备,还要检验每辆自行车的损坏情况。他通常会带着一些简单的工具巡查,遇到有问题的车辆就会停下来维修。

此外,许多私家车经常会占满整个站点,巡检员因此面临巨大的额外工作——手动搬出每一辆乱停的车辆进行重新摆放。而这个时候,常伟和同事们已经忙到中午。这就是常伟所在上午班的大概行程。下午班从2点30分开始,所有的行程

正好相反,从检查车辆损坏、出入情况再到调度、锁备车。

通常一个巡检员要负责6个站点,每个站点大概有平均50辆自行车,这样下来每个巡检员至少要负责300辆自行车,这其中还包括对配套设施例如车桩、锁车器、二维码的清理与检修。

记者了解到,负责郑东新区公共自行车的巡检员共有14名,根据8月21日的统计数据,当日2810人次借还车辆,运营652天以来,累计3882533次借车量,这些庞大的数字背后就靠着这十几名巡检员的“守护者”。