1. 따릉이 도입이 서울시 시민들의 버스 이용에 미친 효과

따릉이 대여소와 버스 정류장 사이에 물리적 거리를 기반으로 따릉이가 버스 이용을 증가시키는 것을 확인할 수 있었으며, 거리가 가까울수록 그 효과의 크기는 더 커지는 것을 확인할 수 있었다. 공공자전거의 도입이 단순히 자전거 이용에 그치는 것이 아니라 대중교통의 하나인 버스와 연계하여 이동 수단 일부로 활용되 고 있다는 점을 확인할 수 있었고, 소기의 따릉이 도입 목적과도 부합하는 것을 알 수 있다. 이를 통하여 따릉이가 이동수단으로 충분히 활용될 수 있다는 가능성이 보이며, 현재 지적받고 있는 자전거 도로 부족, 자전거 관리와 배치의 어려움과 같은 문제점들을 보완한다면 더욱 성공적일 수 있다고 보인다. 또한 따릉이와 대중교통 과의 연계성을 강화하기 위해 정류장과 대여소의 거리가 가까워야 한다는 정책적 시사점을 제시한다.

2. 서울시 공유자전거의 수요 예측 모델 개발

공유자전거의 사용이 확산됨 에 따라 대여소별로 자전거의 수요는 증가하고 있으나, 제한된 예산 하에서 대여소별로 수요를 관리하기 때문에 운영 및 관리상의 어려움이 존재한다. 현재 자전거 재배치를 통해 대여소별로 수요의 변동을 해결하려고 노력하고 있으나, 불확실한 미래의 사용자 수요를 정확히 예측하는 것이 보다 근본적인 방안이다

시계열 분석을 통해 수요를 예측함. (우리랑은 전혀 다른 데이터 ㅜ)

3. 공유 모빌리티, 따릉이 효율성 증대를 위한 이용률 분석 및 재배치 방법 연구

출퇴근 목적으로 따릉이 이용 많음.

4. 공공 전동자전거 서비스 지불의사금액 추정

공공자전거 따릉이는 서 울 시민이 뽑은 공유도시 인지도 조사에서 매년 1위로 뽑힐 만큼 시민들에게 사랑받는 사업이며, 공유사업 중 시민들의 이용률이 가장 높은 사업이기도 하다.

내 생각 : 무료로 운영하지 말고 따릉이처럼 돈을 받고 앱도 만들고 하자

5. 서울 공공자전거 신규 대여소를 위한 수요량 예측 분석

버스정류장 위치, 버스 이용객수, 거주 인구, 하천 및 특화 구역 등과 거리가 가까운 후보지에서 높은 이용률이 나타남.

초기 대여소는 시간적, 공간적 제약과 공공자전거 관련 데이터의 부재로 인하여 유동인구가 많은 한강과 시청을 중심으로 배치되었으며, 2016년을 기점으로 서울시 전역에 배치되기 시작하였다.

초기 대여소의 위치 선정은 민원과 현장 답사를 바탕으로 보도폭 4m(유효보도 폭 2m) 이상인 보도에 설치되었다. 대여소마다 거치되는 자전거 수 역시 관리자의 경험에 의존하는 방법 을 택하여 자전거가 남거나 부족한 경우가 많았다. 이러한 문제점을 해결하기 위하여 기존의 경험적인 방 식에서 벗어나, 자전거 및 도보 네트워크와 교통수단, 교육시설, 상업시설 등 도시 전체의 시설들을 고려 하는 과학적이고 객관적인 자전거 수요 예측에 대한 연구가 활발히 진행되고 있다