

公共自行车看似“鸡肋”，但一项调查显示—— 超九成受访者愿长期使用



本报9月2日讯(见习记者 蒋大伟) 2010年8月,烟台市启动了公共自行车系统,将公共自行车纳入城市公共交通系统。推广三年来,公共自行车的使用量增至4000人次,市区办卡市民增加到8000人。但运营过程中也面临着车辆调度量大、车辆维护和服务、经营困境等压力。

据了解,公共自行车初期在企业投资运营过程中,出现了服务不到位、经营亏损、借车系统瘫痪等问题。2011年11月,烟台市政养护管理处接手烟台公共自行车管理工作,并成立了公共自行车管理中心。在市政养护管理处接手公共自行车管理时,整个公共自行车借用系统趋于崩溃,很多市民提出退卡。对此,管理中心不断完善服务,公共自行车的运行系统恢复正常。

“我们大体将芝罘区和莱山区的公共自行车站点划分成东、西、南、北四个区域,每天都在各个站点巡查,及时对损坏的车辆进行维修处理,及时调度车辆,保证各个站点的公共自行车正常使用。每个周末都要将所有的公共自行车站点巡查一遍。”管理中心工作人员告诉记者。

“我们设置电话回访机制,不定期地对使用公共自行车的市民回访,在回访中了解到有94.45%的受访者打算长期持有公共自行车卡,75%的受访者表示使用公共自行车有助于减少日常的交通开支。”管理中心工作人员说道。



市政养护处公共自行车管理中心工作人员在对公共自行车进行例行调度。 本报记者 韩逸 摄

市区坡路为主,高点借车低点还车

据管理中心人员介绍,市区三面环山一面环水,道路以坡路为主,这造成大部分市民从高点骑车到低点还车后,很少往回骑,公共自行车

就需要不断地从低点往高点调运。

“我们的调度车配备2人,每日需要搬运400余辆自行车,工作量是省内其他公共自

行车运行城市的2.5倍。”另外针对早晚的使用高峰,我们专门增设早晚调运班组,从而使各个站点始终处于较好的借还车使用状态。

只靠政府出资,运营收入微乎其微

公共自行车前期设施投资大,后期运营利润受其规模、服务范围和使用率等因素影响,由企业投资运营面临较高风险。烟台市公共自行车运

营过程中,企业投资运营失败后,由烟台市政养护处接管。由政府出资运转,运营收入微乎其微。

“烟台实行公共自行车系

统比较早,现在也在摸索前进,我们也到杭州等城市参观学习,努力探索、实践新的模式。”管理中心工作人员说。

见习记者 蒋大伟

相关链接

公共自行车 有啥发展史

20世纪60年代,第一代公共自行车系统出现在荷兰阿姆斯特丹。那时的公共自行车设置在公共区域,供人免费使用,不用上锁也不用收费,也没有专门负责维护的部门,最终这些自行车不是坏了就是丢了,第一代公共自行车退出了历史舞台。

20世纪90年代,第二代公共自行车系统在丹麦哥本哈根出现。该系统吸取了第一代公共自行车系统失败的经验,设置了特定的存车地点,取车还车都以特定硬币作为凭证,但由于使用者都是匿名使用,自行车仍然经常丢失。

20世纪90年代末期以来,在巴黎、里昂和巴塞罗那等多个欧洲城市出现了利用电子信息技术进行管理的第三代公共自行车系统,此时的公共自行车系统运用了无线通讯和互联网技术,虽然比较简单,但已有了较大突破。

2008年3月,中国杭州开发出符合“无、近、通、配、美”要求的公共自行车系统,并采取政府引导、企业运作的模式,将其纳入城市公交系统之中。这套系统有车棚、车篮、亲子凳等人性化设计,并在后台管理中加入了实时信息查询功能。

2010年8月10日,中国人权发展基金会公共自行车服务系统启动仪式在山东烟台举行。

2011年12月5日,烟台市城市管理局市政养护管理处公共自行车管理中心成立,负责烟台公共自行车管理工作。

见习记者 蒋大伟



蓝色·创新·科技
山东半岛第一品牌车展

车展

7千万购车钜惠

就在

2013第9届 烟台国际汽车工业展览会

2013 (ninth) Yantai International Auto Industry Exhibition

■ 展会时间(Exhibition Time) : 2013年9月5日 - 9日

■ 展会地点(Exhibition Address) : 烟台国际博览中心

■ 主办单位(Organizers) : 烟台市人民政府 中国汽车工业国际合作总公司

■ 承办单位(Sponsors) : 烟台市芝罘区人民政府 烟台市工商业联合会 烟台汽车文化节组委会

常年法律顾问单位: 山东三和德通律师事务所



