

新自行车时代



今年3月中旬,寿光市已经拥有了公共自行车的服务系统。近日,记者专程来到寿光,与这批“老朋友”亲密接触了一把。

蔬菜之都的老朋友

本报记者 杨万卿 丛书莹

流动的风景线

28日上午,记者来到寿光蔬菜高科技示范园南门的一个公共自行车站点,看到这里已借出3辆车子,剩下的车子锁在一个个桩位上,车上都有编号,后车轮上写有“绿色出行 低碳生活”字样。在公共自行车站点旁边,有一个“站点控制器”,一位热心市民告诉记者,只要将借车卡在控制器的感应区刷一下,显示屏立即显示出借车卡的基本信息、上次借还车情况、周边网点车辆情况等。

据了解,寿光市公共自行车服务实行2小时内免费使用,超出2小时后按每小时1元的费用收取。寿光市交通局办公室陈主任告诉记者,市民在不超过2小时的情况下,到站点还车后重新借车,只要在还车时不超过2个小时,这次借车服务依然是免费的。即使在一天内持续用车,公共自行车每天累计也不会超过10元,比如市民从早晨8时借车,一直到晚上10时还车,14个小时的收费也是10元。公共自行车提供24小时服务,在夜间也可借车、还车。

住在鸿基花园的刘先生说,他经常和朋友到外面聚餐,但喝了酒就不能开车。“现在有了公共自行车,不仅省去了开车不能喝酒的顾虑,家人也会放心。”

另外,很多市民们担心,自行车停在外面万一被小偷下

手怎么办?据了解,寿光公共自行车上的车铃不同于普通自行车的车铃,能够有效防止人为破坏、摘除。自行车上的每个螺丝都是特制的,市面上的螺丝刀根本无法拆卸开,也无法改装,并且这种自行车的外形都是固定的,即使重新喷漆也无法改变外形,小偷偷取后没有多大的价值。

在采访过程中,记者发现,在这个已经繁华非常的县级市,这一辆辆特征明显的绿色自行车,俨然已成为一道流动的风景线,市民对这些接触了半年多的“老朋友”也是赞扬有加。

“在寿光,大部分公交车都是两块钱,而且晚上六点之后基本都停运了。有的路段经常出现打车难的问题。有了公用自行车之后,现在我们晚上出去办事就可以骑着自行车往返,有的区域出了小区门就有站点,很方便。”市民张娟说,这种自行车前面带着筐可以盛放物品,很实用。

打造2小时绿色圈

“寿光的公共自行车主打节俭路线,在给市民带来方便的同时,做到不闲置浪费。”寿光市交通局办公室陈主任表示,寿光的公用自行车不求数量多,设置站点时充分考虑站点之间的密度和市民的需求,保证每辆车子都发挥自己的作用。每期公共自行车站点的投放都是经《寿光日报》、寿



公共自行车已经成为寿光市民的老朋友。

民声、市长公开电话、qq等多种渠道征求了广大市民的意见,根据广大市民意见结合站点实际的情况建设各站点;根据自行车的使用情况逐步投放自行车,目前已基本满足市民的需求。

截止到目前,寿光市已经投放了2000辆公共自行车。按照城市公共自行车规划,一期主要在人员集中的公共场所建立了30处站点,如行政区、商场、医院等。二期以城区主要道路为骨架建设30处站点。三期建设40处站点,主要是在城市次要道路周边。

“公共自行车达到规定的年限后会逐步更新车辆,在使用过程中随时检修、保养、维护,同时车辆在后期的使用中不断的改进升级,只有不断地优化骑行舒适程度,才能让市民更愿意骑车出行,只有从观念上的改变,才能达到节能治标治本的根本目的。寿光为了真正意义上的推广绿色出行,将每次骑行时间延长至2小时,打造了2小时绿色圈。”

“按年规划,今年年底将增加建设至100个站点,均衡状态是我们的一个目标,通过使用率的统计和分析,以及民意调查来向着均衡状态的目标发展。”寿光市一位公共自行车管理工作专家介绍到。

交通更便利 出行更环保

潍坊公共自行车运行首日,就有车惨遭破坏。而在寿

光,也遇到过同样的问题。在公共自行车系统建设之初,工作人员就参考过多处的建设意见和建议,例如网点的位置选择、车辆数目的部署、如何最高效率的调度、维修检修方案和卫生清理方案等,减少了在建设初期和运行中会遇到的问题。

但是,目前存在个别个体商户占用公共自行车站点经营,私人占用公共自行车桩,少数市民在公共自行车站点停放自行车及个别人故意毁坏车子的现象。

“针对遇到的各种问题,我们协调有关部门进行执法,同时经过媒体给予曝光,通过更多的宣传让市民认识并一起去维护好为大家提高生活质量的设施。半年多过去,良好的宣传起到了效果,市民也越来越肯定这些车子的存在。”一位工作人员很欣慰地感慨到。

寿光市交通局办公室陈主任表示,现在潍坊也在开始弄公共自行车,他建议潍坊做好前期宣传,一定要让市民知道,公共自行车是大家的,倡导市民树立保护意识。

“公共自行车给寿光市民出行带来了方便,虽然寿光的路宽阔平坦,但是寿光的机动车保有量很高,据了解,到2013年9月份,汽车保有量达到约21.5万辆,市民在早晚高峰出行时会出现交通拥堵的现象,公共自行车的出现,让交通更加便利,市民出行更加环保。”

站点扩大到城市周边

为了倡导“都市慢生活”,寿光市市政工作人员前期到杭州、昆山、青州实地学习了公共自行车项目的建设、规划、运行、和管理经验,结合寿光市实际情况起草了建设方案,报请市政府常务会议研究讨论经过后实施。

“寿光公共自行车的规章制度借鉴了昆山、青州的运行管理经验,但是并没有完全复制。”陈主任说,每个城市的道路状况都不同,各城市都有自己的特点。他们虽然借鉴了青州,但是现在和青州也存在一些区别,例如锁车柱采用的是不锈钢材质,青州市用的是烤漆材质。在站点设置上,青州设置较密,小区内也有自行车设置。但是寿光没有在小区内设置。

寿光交通局的工作人员告诉记者,寿光的公共自行车现在还处于初级发展阶段,没有青州那么成熟,但是随着市民的接受,站点逐渐增多,以后发展会越来越好。下一步会把站点建设扩展到城市周边。

山东省社会学会常务理事马光川指出,青州的自行车之所以发展成熟,成为一种模式,和青州古城的底蕴有一定关系,城区多古路,城市道路适合慢行。而寿光的公共自行车是城市交通的一种辅助,寿光的汽车保有量是潍坊县市区里面最高的,主要出行方式还是汽车。

(上接D02版)



青州模式的『城市福利』

在青州城区,市民骑着橙白相间的公共自行车的情景随处可见。它们式样统一、颜色醒目,成为这座古城的一道风景。如今,出门骑公共自行车在青州已经成为一种时尚,公共自行车的“青州模式”也越来越成熟。

从抱怨到理解支持

提供便利的同时,问题也不可避免的产生。

刷卡操作不熟练;系统设备出现了一些断电、断网,取不出车子;公共自行车出现了一些蹬空、螺丝松动;取车时站点没车,还车时车桩已满等等等等。这样的问题王有群就遇到过,白天商场前面容易“客满”,晚上小区门前也不清闲。

为了解决这些问题,青州们设立了市民热线,及时解答群众投诉,同时购置了6辆调度维修车,上班时间不间断调度维修,及时解决群众使用过程中遇到的问题,市民也逐步从抱怨的情绪逐步转向理解和支持。

还有一些给城事形象抹黑的事。在建设公共自行车站点的同时,也出现过多起市民故意毁坏或偷车子的情况,为此青州建成400个公共自行车站点监控,及时为公安机关提供视频资料,破获了4起恶意破坏公共自行车和系统设备的案件。另外,由于个别中小學生及市民在在桩的公共自行车上玩耍、休息,导致车桩电子元件损坏,出现取、还车故障,调整增加维修人员加大对公共

自行车站点的维修,确保公共自行车设备故障率在3%以下。

站点在及时的优化组合。胡智剑告诉记者,青州市公共自行车交通系统建成后,在运营管理过程中,通过调查和数据统计分析,发现很多站点车桩数量较少,群众借还车不方便,有的站点距离居民小区、商业聚集区较远,长期闲置,有的地方正在进行拆迁建设。根据这些情况,今年以来,他们对132个公共自行车站点进行了调整优化组合,对利用率较低的和在拆迁范围内的个站点进行拆除,对投诉反映较多的45个站点及时增加车桩数量。

目前,青州公共自行车数量与总人口比例是1:94,与城市人口比例是1:30。目前拥有公共自行车会员与总人口比例是1:18,与城市人口比例是1:6。然而公共自行车站点主要分布在城区、开发区及各大景区,还没有向农村延伸。“现在公共自行车数量在城区来说基本富余,富余的公共自行车主要用于更替在线损坏、待维修的自行车。目前全市总体基本达到了一个均衡状态。若向农村延伸的话数量还有很大差距。”

从靓丽名片到必备工具

青州市公共自行车交通系统在建立之初考虑到不能照搬复制一些大城市的模式,必须着力打造符合青州特色的建设管理运营方案,武汉等大城市的管理可以参考,但不能完全复制,潍坊作为地级市,人口数量、区域面积远大于青州,也不能完全复制青州模式,必须在参考的基础上,结合自身的特点,不断完善。

青州市交通运输局副局长周宏对记者算了一笔账:一个电子车桩1500元,一辆自行车500元,一个小的自行车站点20辆自行车,就需投入4万元。加上防雨棚,场站建设,电力、网络等配套,一个小小的自行车站点总投资在15万元以上。“为什么许多城市推进公共自行车的工作难?难就难在投入大。越大的城市投入越大,青州市目标今年年内完成全部500个自行车站点的建设使用,做到4环以内主道路自行车站点间距不超300米。而500个站点放在济南、青岛这样的城市,可能连一个区都无法覆盖。要做到真正解决群众最后500米出行,需要投入的资金要以亿元计算。”

青州前后为公共自行车

投资3000万,对于青州而言,并不是一个小数目,特别对只投入,不产生的公益事业更是如此。而且自行车的更新换代、日常维护都需要充实、稳定的资金保障,没有政府的决心和信心,绝难成功。

公共自行车交通系统的建设采取“政府主导、企业运作模式”,但目前企业运作的市场机制尚不完善,公共自行车交通系统的建设管理缺少造血功能,除去收取的部分押金和财政经费外,目前还主要依靠市财政持续投入,方能维持正常的运营管理。今后,青州将逐步拓展市场化运作范围,在站点、车棚、车身进行广告招商,引进社会资金参与,解决资金瓶颈,扩展业务范围,逐步将政府完全投资变为企业市场化运作,政府进行财政补贴。

在国家大力倡导低碳环保出行,减少雾霾天气,降低PM2.5,突出绿色GDP的大背景下,公共自行车交通系统已经不只是青州市的一张靓丽名片,它已经成为机关、学校、企事业单位上班一族的必备交通工具,骑着公共自行车健身休闲也成为百姓日常生活的一种方式,青州市民已经越来越离不开公共自行车。