



公交自行车投入使用，给青州市民带来方便。

去年青州投放使用的新自行车。(资料片)

城区将配套7500辆公共自行车

作为政府工作报告中为民服务25件实事之一,引发热议

本报记者 董惠

近年来,为缓解城区交通压力,倡导绿色出行方式,不少城市开始试水公共自行车租赁系统。从不同城市的试行情况看,其中不乏成功案例。

7日,2013年潍坊政府工作报告中,将建立公共自行车租赁系统写进为民服务的25件实事,要求在城区建立公共自行车租赁系统,建设400个站点,配套7500辆自行车,引发委员、市民热议。

委员建言



政协委员李安战
本报记者 董惠 摄

政协委员李安战:

公益性与市场化运营相结合

目前潍坊市区的公共交通以公交车和出租车为主。公交车的路线有限,不能对城区全覆盖。出租车数量不足,而且在某些时段,某些路段基本打不上车,也没有完善的出租车叫车系统。作为对于公共交通的必要补充,李安战建议,市区推广公共自行车租赁。

对于租赁系统的具体实施来看,公共自行车的投资主体,可以是公交公司,也可以是出租车公司或者其他带有公益性的公

司。初始投资并不大。每人办卡收取押金200元,如有几千人办卡,则买自行车的费用基本够了。“但作为为市民服务的公用事业,最好能公益性、市场化运营相结合方式”。

站点的设置可以大学,中学,火车站,汽车站,医院,商场,城区内的主要旅游景点,政府主要办公场所,商务楼宇比较集中的地方和大的居民小区为主,每使用一次可以收费一元等。

委员建言



政协委员刘棣俭
本报记者 董惠 摄

政协委员刘棣俭:

系统建立应坚持公益、便民优先

“今年去苏州时,看到当地有很多样式不完全相同的公共自行车,随口问了当地市民,反映也较好。”谈及提案提出的初衷,采访中,政协委员刘棣俭称,潍坊城区面积相对较小,城区主次干道大部分采用“机非”硬隔离措施,为发展公共自行车奠定了基础。

在实施中,刘棣俭建议,借鉴其他城市经验,可以按照“政府引导、公司运作、政策保障、社会参与”的原则,依托市区日

益完善的公共交通及无线网络系统,构建“以固定服务点为核心,以移动服务点为主体,以停保基地为保障,以无线网络为载体”的与公共交通衔接良好、具有潍坊特色的公共自行车系统。

自行车租赁系统作为城市公共交通的一部分,追求的主要是社会效益,不以营利为目的。坚持公益优先,对12周岁以上至70周岁以下的市民实行“一小时免费制”。同时,对外来游客,凭有效身份证件亦可办卡租用。

市民看法

站点设置、车辆维护很关键



青州公共自行车调度车。

关于公共自行车租赁的建设,在随机采访中,市民魏经建告诉记者,他在之前各类媒体上,看到青州等地已经开始实施。“从服务市民的角度来讲,确实是件好事”。

但魏经建告诉记者,潍坊在前几年,也有部分个体开始做自行车租赁。“之前,一个亲戚就买了20辆旧车,简单维修后摆摊租赁。租金每天10元”。但魏经建亲戚的自行车租赁生意却维持了没多久,最后不了了之。“要想推开来,实在不容易”。

魏经建说,目前,城区市民很多有自行车,公交车站点设置也相对密集。因而公共自行车在站点设置上非常关键。同时要做到方便外来人。“车辆安全也很重要,如果租赁的自行车三天两头出问题,肯定会达不到便民目的”。因而车辆管理、维护都很重要。

延伸调查

寿光:纯粹公益性事业

为缓解交通压力,解决“最后一公里”的末端交通问题,寿光决定于2013年正式推行公共自行车租赁系统。

“但从去年年初有了实施想法,到10月份正式敲定实施方案,中间有8个多月的时间,工作人员一直在考察论证”,在接受记者采访时,寿光交通运输局办公室主任陈成勋说,近些年来,考虑到交通压力等多方面因素,杭州、上海等很多城市都已将自行车纳入公共交通领域。但从近些年发展中,成败兼有,喜忧参半。寿光既然要建,就往好里做。

为了使该项目实施真正达到预想效果,寿光在决定实施后,组织工作人员先后奔赴杭州、昆山、青州等地对公共自行车建设进行学习考察。经过多次论证,最终敲定了系统建设方案。而作为纯粹公益性事业,系统建立也完全由政府出资,并委托交通部门管理。而寿光推广公共自行车的消息一发布,在网上也引起了不少讨论。普通市民大多抱有很大期待,并建言献策。其中,网友“白银元老”称,“公共自行车运转后,最重要的是日后的维修和保养,不要做形象工程,安了就不管了”。

青州:最大程度给市民优惠

其实,在寿光之前,省内已有不少城市启动公共自行车租赁工程,如济南、烟台、青州等地。

2010年,青州公共自行车发展伊始,亦是困难重重。“当时,只有75辆车,3个站点。由于车辆,站点少,市民借车后,时常存在还车难题,且超过一小时需要收费的规定,也使得很多市民望而却步”,青州交通局城乡公共交通服务中心副主任刘广来告诉记者。

但2011年,青州市政府将发展公共自行车事业作为政府承诺的为民办实事之一。自行车数量从75辆增至3000辆,站点也扩展到205个。市民逐渐开始认可,但是新问题又随之而生:自行车损坏数量越来越多,部分站点损坏的自行车数量甚至能达总数的一

半。而且当时并没有规范的自行车维修机制,因此,青州市民对于公共自行车的热情,刚开始高涨就又开始冷下来,很多人也开始产生怀疑态度。

在经过一年多的低迷期后,青州相关部门在征求市民意见基础上,于2012年投入1700万元新购置7000辆公共自行车,使得公共自行车数量达到10000辆,站点达到506个。并且成立了专门的公共自行车运营公司,负责自行车的租赁、调度及维修。

“目前,公共自行车运营由于不依靠租赁费用收入,还是以政府投资为主,因此可以最大程度地给市民优惠的租赁政策”,青州凯程公共自行车租赁管理服务有限责任公司负责人胡智剑告诉记者。

公共自行车发展前景很广

近年来,国家倡导“135”出行方案,即1公里以内步行,3公里以内骑自行车,5公里乘坐公共交通工具。

“由于在缓解交通压力,环保、便捷出行上的优势,现在越来越多城市认可公共自行车。毋庸置疑,步行、自行车、公交也必将成为未来城市交通发展的方向。”刘广来称。

同时,在潍坊一份调查数据中显示,潍坊私家车出行比例从2006年的8%,到2010年,已快速增长至18%,而在当前,这个比例更高。“在未来城市发展中,伴随交通压力的逐步加大,相比机动车,由于自行车占用公用空间较小,零排放,且自行车采用的是门到门、户到户的形式,发展前景很广”,潍坊规划局的一位工作人员介绍,公共自行车租赁也确实应

当纳入城市公共交通的发展规划中。

另外,在具体实施中,一位不愿透露姓名的专家也称,借鉴不同城市的运行经验,公共自行车也应是政府主导的、形成良好存租借体系,并完善后期配套服务的社会公共福利项目

对此,刘广来告诉记者,目前的青州模式也是政府不断投入下,逐步完善站点、服务的。其中,2011年,在公共自行车系统建设上,青州财政拿出1000多万元。2012年的总采购资金达到1700余万元。另外,今年青州市政府还明确规定市财政每年列支1000万元用于公共交通建设,其中部分资金保障公共自行车的管理运营、维护更新。“这么大的投入,如果没有政府财政、政策上的支持,肯定是万万不行的。”刘广来说。