

# 公共自行车骑得起来吗

本报记者 郎冰 杜铭

# 绿色交通 让城市慢下来

□ 杜铭

红白相间的公共自行车,近来在北京街头频频亮相,深受中青年群体的欢迎,成为公交换乘、上班、购物的短途代步工具。

自5月14日起,北京市交通委网站开通公共自行车便民服务功能以来,人们足不出户、鼠标轻点,便可轻松获知公共自行车服务网点分布、办退卡和租还车流程、租车费用、用户协议等信息,不少市民感到公共自行车和自己的距离更近了。

62.7%——这是上世纪80年代中期北京市民的自行车出行率,比例之高令外人惊叹。那时的北京,上下班高峰期的自行车大军像潮水一样壮观。而30年

之后,就连狭窄的小胡同内都停满了小汽车,自行车不得不在机动车的夹缝中艰难穿行。来自北京市交通委的数据显示,2012年,北京市民的自行车出行率仅为13.9%。与之相伴的是,越发拥堵的城市交通系统和挥之不去的雾霾天气。

面对日益严重的城市病,人们把目光投向了自行车,倡导“轨道交通+自行车”的绿色出行模式。今年,北京首次在政府工作报告中写入“改善城市慢行系统,推广公共租赁自行车服务,倡导绿色交通、文明交通理念”。

人们不禁要问,公共自行车骑得起来吗?

## 公共自行车 发展加速

北京在7个区县中建成520个公共自行车服务网点,投入运营规模达14000辆



北京把发展“人文交通、科技交通、绿色交通”作为缓解拥堵、降低大气污染的重要举措。未来要继续降低小汽车出行比例,自行车必须承担起更重要的使命。

上图 北京朝阳区华威西里北门租赁点公共自行车的利用率比较高。

左图 目前北京开通了多项公共自行车便民服务设施,市民可上网或在终端机上查询站点、租还车流程及费用等信息。 本报记者 翟天雪摄

众所周知,自行车是最为节能环保的绿色出行工具。纵观自行车200多年的发展历史,在为人们带来清洁、健康、快乐的出行感受同时,自行车对解决城市交通拥堵也功不可没。

据长安大学教授段里仁的长期追踪和实地考察显示,伦敦、新加坡、东京这些机动化程度高、交通承载压力大的城市,都无一例外地大力发展自行车出行。“轨道交通+自行车”接驳的出行方式,已成为全世界的大势所趋。以哥本哈根为例,市中心主要街道交通十分通畅,出行环境优良。其地铁站前宽宽的道路,小汽车十分稀少,而一旁的双层自行车停车场里,则挤满了密密麻麻的自行车。轨道交通与自行车的有效结合,不但有效减少了小汽车的使用,解决了交通拥堵,还带给人们自在愉悦的出行感受和优良的生态环境。

就日前深受交通拥堵和大气污染困扰的北京而言,大力发展自行车尤其是公共自行车服务系统,很有意义,有助于市民日常短距离出行和解决公共交通的“最后一公里”问题,进而降低机动车使用强度,减缓城市交通拥堵。

自2011年起,北京正式启动了公共自行车系统建设的试点工作,由企业运营,政府提供启动资金,并给予相关政策扶持。据北京市交通委运输管理局汽车租赁管理处焦桐敏介绍,截至今年5月,全市16个区县中已有7个区县建成520个公共自行车服务网点,投入运营规模达14000辆。

## 如何“叫好”更“叫座”

倡导自行车出行,更需有软硬件的保障,既包括确立自行车路权、礼让自行车的交通规则,也应完善公共自行车的服务

目前深受交通拥堵和大气污染困扰的北京而言,大力发展自行车尤其是公共自行车服务系统,很有意义,有助于市民日常短距离出行和解决公共交通的“最后一公里”问题,进而降低机动车使用强度,减缓城市交通拥堵。

自2011年起,北京正式启动了公共自行车系统建设的试点工作,由企业运营,政府提供启动资金,并给予相关政策扶持。据北京市交通委运输管理局汽车租赁管理处焦桐敏介绍,截至今年5月,全市16个区县中已有7个区县建成520个公共自行车服务网点,投入运营规模达14000辆。

为了吸引更多市民使用公共自行车出行,实现即用即还,加快其运行周转率,交通部门还特意推出了“免费+低价”的收费模式,即租车第1个小时内免费,之后每小时收费1元,每天累计不超过10元。

此外,先进的技术设备也是公共自行车的亮点之一。由于每辆自行车都装有识别身份的“智能芯片”,租车人如逾期不还,3天后,租车卡将自动被锁定。加之公共自行车自身独特的零件体系与普通自行车无法通用,因而试行至今,公共自行车失窃率极低。

从目前试点运行的效果来看,公共自行车展现出良好的发展前景。今年年底前,大兴区还会继续投入7000辆公共自行车,以满足本区旺盛的用车需求。

不可否认,现在骑车出行的人越来越少。城市大了,太远的距离骑车通勤不现实。那么,为什么短距离也不骑车,甚至出现“把小汽车当自行车用”的怪现象呢?

骑车不安全是首要因素:大量原有自行车道被改道或占用,或是新建道路就没有合理规划出自行车道,导致自行车出行路况日益恶化。

61岁的于振华对日益恶劣的骑车环境深有体会。家住石榴庄的他,以前去4.7公里之外的方庄市场买东西,都是开车去,是典型的“把小汽车当自行车用”。这周末他翻出了多年没骑的自行车,刚骑了一圈回来,胳膊就被晒伤了。更让他郁闷的是交通秩序:“现在小汽车开得太快太猛,还有横冲直撞的电动自行车,根本不让,过路口时差点被撞倒。”

造成这种现象的根源是快速迈入“汽车社会”的城市没有保障自行车的路权,高架桥、立交桥、大马路都是围绕小汽车而建,从前以自行车为主的道路分配系统,如今已成为机动车辆的天下。

同时,零距离的尾气污染、夏天没有绿荫的暴晒、冬天猛烈寒冷的大风,都让骑车人的健康指数大打折扣。自行车容易丢失、无处停放等管理漏洞也让骑行变得并不方便。

倡导自行车出行,不能是简单的宣扬绿色生活方式,更需有软硬件的保障,既包括确立自行车路权、礼让自行车的交通规则,也应完善自行车的服务。北京推出的公共自行车服务虽然“叫好”,但也存在着网点偏少、不能全市通存通取、市民办卡不够方便等不足,制约着这项社会公共产品的“叫座”率。如何不让公共自行车成为摆设,是政府需要进一步研究和解决的课题。

曾经有外国人感慨,中国人做什么事情都讲一个“快”字,过马路也好,挤公交也好,甚至飞机一落地很多人就急着开手机、拿行李。这一方面与我们的文明程度有关,另一方面可能也渗透了我国国情对国民心态的微妙影响:人多、资源少,我们从小就习惯了干事情要争先恐后。

交通小环境其实是社会大背景的投影:当前乃至今后一段时期,我们仍面临着繁重的发展任务,效率优先往往会被摆在更加突出的位置。拿交通来说,小汽车这种点对点、门到门的交通运输工具,能够极大地提升效率、便利出行,自然会受到很多渴望掌握自己行动自由的人青睐。开上车,想去哪就去哪,不受时间、地点甚至天气的限制;“汽车社会”象征着人类文明到达了一个全新的高度,确实值得肯定。

但是,不管科技如何进步、文明如何演化,最终的结果都应该以人为本。城市交通在效率提高的同时,是不是应该兼顾公平?毕竟城市不仅仅是开车人的城市,也是所有人同呼吸、共命运的城市。城市不应该仅仅是冰冷的钢筋水泥、高楼大厦,不应该仅仅是车流滚滚的高架桥、快速路;城市还应该是人类诗意的栖居场所,人们可以悠闲而舒适地骑行、漫步其中,感受生活的宁静与美好。这才是城市发展的意义所在。因此,要构建城市的慢行系统,让交通多一点绿色,城市才能更宜居、更和谐。

要改善城市的慢行系统,需要有软、硬件的配套。比如说,是否可以在城市中心区划出专用道路,多给自行车一些空间;能否给自行车优先通行权,让绿色出行更加通畅便捷。再比如说,进一步完善公共租赁自行车服务体系,让人们出行多一种选择;在地铁站口、商业中心、居民小区等人流集中地区多建一些自行车存放设施,鼓励人们多骑自行车,在3至5公里的范围内尽量不开车。在谴责“中国式过马路”的同时,城市管理者是否该反思一下,交通体系有没有充分地照顾到行人的需求?

当然,让城市慢下来,需要有个过程,毕竟当前我国还处于快速城镇化的历史阶段。曾几何时,我们怀着对美好物质生活的向往,从“自行车王国”急不可待地迈入了“汽车社会”;可不久却发现,现代工业文明也带来了环境污染、资源紧张的无尽烦恼。虽然历史的车轮不可能再倒退回田园牧歌时代,但我们仍然期待着重新拥有蓝天白云、青山碧水的家园。

这一切并非不能做到,它需要我们每个人生活方式的转变。少开一天车,多采用公交加自行车、步行的方式,经济节约又环保;拒绝“汽车依赖症”,多“走两步”,有利保持身心健康;去市中心交通拥堵地段尽量少开车、多乘公交,别堵在路上排放尾气,搞得自己也心浮气躁。

让城市慢下来,就请多给交通一些绿色吧。



## 世界环境日纪念大会在京召开

本报讯 记者杜铭报道:“6·5”世界环境日纪念大会暨“千名巾帼环境友好使者行动”启动仪式6月5日在北京举行。环境保护部副部长李干杰表示,我国将以更大的决心、更高的标准、更有力的措施来切实改善大气环境质量。加大综合治理力度,从工业源、面源、移动源等方面综合施治。广泛动员社会参与,引导合理适度消费和绿色低碳消费,鼓励购买环境标志产品,倡导绿色出行,通过各种方式改善环境空气质量。

“巾帼环境友好使者行动”由环境保护部与全国妇联、共青团中央、中国邮政集团公司联合举办。全国妇联副主席、书记处第一书记宋秀岩介绍,将在华北、东北、华东、西北、华南五个地区选择5个中心城市,首先选拔1000名巾帼环保志愿者进行培训,并授予“巾帼环境友好使者”荣誉称号,通过在基层的家庭、社区、机关、企业等场所开展宣传活动,引领百万公众加入到节能减排、共建环境友好社会的行列中。

## 国际学生环境与可持续发展大会召开

本报讯 记者温宝臣报道:6月5日至6日,同济大学与联合国环境规划署共同举办了以“食品、健康与可持续发展”为主题的2013国际学生环境与可持续发展大会。来自45个国家的400名青年学生共同聚焦“食品、健康、生态系统、绿色城市、绿色消费”五大专题,探讨可持续发展问题。

同济大学副校长伍江在会上表示,环境问题和可持续发展问题是人类目前迫切需要解决的问题,高等教育要融入可持续发展的理念,教育青年学生积极采取行动保护环境,增强社会责任感。大会组委会负责人表示通过国际间的交流,推广青年学生在可持续发展问题上的新理念、新技术和新实践,提出解决实际问题的新方案,为国际环境组织及各国决策机构提供建议。



近年来,河南省大力推进退耕还林、天然林保护等林业生态建设工程,生态环境持续改善。2012年全省森林面积达383.77万公顷,湿地总面积110万公顷,分别占全省国土面积的22.98%和6.6%。 新华社记者 王硕摄

# 公共自行车在太原火了

本报记者 刘存瑞 李哲



老王是山西省委大院门口的公共自行车管理员,从早7点到晚9点,他一刻都不得闲,总是忙得四脚朝天。记者有心一数,这里的公共自行车锁桩也就30个左右,30辆自行车的存取工作有那么忙吗?

“现在骑车上班的公务员越来越多了,30辆怎么能打住?300辆都不一定够骑啊。”老王告诉记者,由于空间限制,这里的锁桩已经达到了极限数量,无法再增加,面

对大家车子的“饥渴”需求,太原公共自行车服务有限公司只能另想办法。

“我们的服务特别灵活。车子不够,没关系,我们可以从车辆‘高储’区调过来;存车位不够,也不是事儿,我们管理员可以打开锁桩,把已还的自行车推出来,集中存放在一边,这样就空出了锁桩,让大家轻松还车。”据老王介绍,高峰时期,他这儿要管理数百辆自行车,难怪忙得脚不着地了。

为了保证大家都有车可骑、有位可还,太原公共自行车公司在不断增加服务点、加密锁桩的同时,密切监控和分析实时数据,随时了解各服务点的“高储、低储、正常、故障、异常”等情况,然后派出调度员合理调剂,把“高储”点的自行车向“低储”点调运,确保数量平衡。目前,公司有9辆大型调运车,每天调运公共自行车达5000多辆,据悉,这个数字还在不断增加。

不仅如此,针对公共自行车的手机软件也正在开发之中。今后,太原市民可通过自己的手机查询全市公共自行车服务点分布和各站点的租还情况,从而更加方便地骑车出行。

方便的借车、还车系统,廉价的租赁收费,绿色的出行方式让公共自行车一出现,就在太原市火了起来。据统计,自去年9月28日太原公共自行车服务系统正式开通以来,截至今年5月26日零时,太原公共自行车租骑总量累计已达2758.5万余人次,单日最高达28.6万余人次,单车日均周转最高达18.39人次。今年太原市将继续推进公共自行车全覆盖工程,服务点将增加到1285个,安装锁桩5.74万个,运营公共自行车达到4.1万辆。

放眼望去,橙绿相间的公共自行车流动不息,靓丽了街道,扮靓了城市。伴随着市民骑行公共自行车的高涨热情,私家车的闲置时间越来越多,甚至连出租车的生意都受到了不小的影响。“现在天气暖和了,骑车的人越来越多,我们的生意不好做了,短途的客人都不打车了。不过也能理解,我歇班的时候,也是骑着它出门。”看到一辆辆公共自行车从眼前经过,出租车司机王师傅诉说了自己“矛盾”的心情。

据统计,去年9月以来,太原市有47.5%的市民减少了乘坐公交车的次数,13.6%的市民减少了乘坐出租车的次数,19.9%的市民减少了开私家车的次数。这背后带来的环保效益、健康效益、路面畅通效益难以估量!

记者从太原市公交公司获悉,太原市公共自行车开通仅半年时间,单车日周转次数及服务半径就名列全国第一,自行车数量居全国第二,已有西安、宝鸡、大同等十几个城市专程来太原考察取经。借力公共自行车的成功运行,太原尝试打造的“公交都市”正逐步变成现实。

上图 今年太原的公共自行车总数将达到4.1万辆。 本报记者 李哲摄