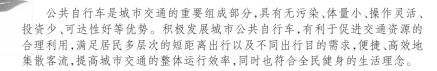
北京公共自行车如何畅行无忧



2012年6月,北京市首批2000辆公共自行车投入试点运营。目前全市共 有2.5万辆公共自行车,766个租还站点。运营两年以来,为方便市民出行、打 造绿色交通作出了巨大贡献。然而,有市民反映租还车辆过程中存在车位不 足、管理粗放、机器故障频发等问题,本报记者对此进行了现场调查









运营权不妨"下放"

让市民参与管理

针对目前北京公共自行车存在的诸 多问题,原北京市交通管理局副局长、交 通管理专家段里仁表示,发展公共自行 车,首先要明确其在城市公共交通中的定 位是要"解决市民出行的最后一公里"。 政府要尽量完善技术和管理,使公共自行 车更加贴近市民的出行需求。

"自行车作为短程交通工具,1至3公 里的距离最为合适。"他建议在土地开发 时,将以轨道交通为中心形成一个个半径 约为1公里的"糖葫芦串"。这样,无论轨 道交通、路面公交,还是自行车、步行都可 以各尽所能,做到各定其位、各尽所能、各

"不可否认的是目前北京公共自行车 还有很多需要改进的地方,"段里仁在调研 时发现,自行车道被大量占用的问题在北 京仍较为突出。北京交通大学经济管理学 院教授赵坚也认为,自行车道被占用是发 展公共自行车最亟须解决的问题。他建议 划宽自行车道,加大小汽车占用自行车道 和步行道路的处罚力度,鼓励公众采用公 共交通、自行车、步行的出行方式。

针对自行车故障、机器失灵等技术问 题,段里仁举了日本冰川神社的例子。当 地市民为了应对机动车尾气和噪音污染, 自发组织起来向政府提出发展公共自行车 项目。政府批准之后,由当地市民参与管 理,政府给予指导和财力支持。市民参与 规划的自行车分布站点,包括市政府办公 处、中学、商场、小区门口、公园门口等地 点,使用率可以达到80%至90%。自行车 出现故障时,市民会把自行车坐垫反过来, 以此提醒维修人员。维修队伍每天都会轮 流到各站点巡查,看到故障车辆就将其收

段里仁认为,日本冰川神社市民参与 公共自行车规划和管理的方式值得我们借 鉴。"市民参与管理,主人翁意识增强了,就 会对技术问题提出更高的要求,促进其不

"目前北京市公共自行车由各区管理, 具体运营外包给公司。杭州、株洲等城市 是一头管理,北京是多头管理制度。在发 展公共自行车时,政府要将权力下放,采取 '一头+多头'的管理模式。"段里仁说,"公 共自行车管理体制的选择,通常取决于城 市面积和人口规模的大小。将发展公共自 行车的任务交给各区、各社区、各镇甚至各 街道,由这些了解市民出行需求的单位来 负责公共自行车运营。同时,各运营公司 之间应加大协调和维修力度,及时沟通经 验及遇到的问题。"



目前,北京市大兴区共投放3000辆公共自行车,但依然不能满足需要。本报记者 杜 铭摄



高峰时段租车难 运力不足超负荷

早7点,记者来到地铁四号线陶然亭 站A出口北侧的公共自行车站点,60个 车位上还停放着35辆自行车。到了8 点,早高峰仍未结束,却已经只剩下12 辆挑剩的车。想去西单的李艳,看了看 剩下几辆已经损坏的自行车,无奈只好

此时,记者发现陶然桥东南角公共 自行车站点的35个停车位已经不够用, 有几位市民只能自己带锁将公共自行车

管理机器故障多

损坏维修不及时

锁在附近的栏杆上。"这样一锁就是一个 上午,也有人趁工作间歇到站点来找空 位置还车。"保洁员刘大爷说。

下午5点,刚到下班时间,下班人群 纷纷走出朝阳区东三环北路的南银大 厦,不到10分钟,大厦前的公共自行车 站点的自行车几乎被一抢而空。

在陶然亭站点,记者看到一辆标有 "北京市西城区公共自行车服务"字样的 三轮车前来搬运公共自行车,司机王师

解决问题有点烦

"刷了5次卡,每次都能听到嘟嘟 声,可就是没刷上。"中午时分,记者在亮 马桥附近的公共自行车站点看到,前来 租车上班的王朋遇到了机器故障。"有一 次刷卡倒是成功了,车却取不出来。最 后怕上班来不及就走了,结果白交了一

接下来的10分钟,共有6位市民遇 到了同样的问题。其中4人在试了多辆 车都不成功之后选择离开,仅2人租车成 功。刷卡机发生故障,锁车器反应不灵 敏,成为困扰市民租还车辆的一大难题。

按运营商的说法,此时需要到自助 服务机上进行异常还车处理。成功取到

城区郊区不通用

下午5点,记者经过惠新西街北口 地铁站外的公共自行车站点,发现24个 停车器有半数被电动三轮车堵住,处于 "瘫痪"状态。记者走近发现,剩下的5辆

天租车钱。"王朋说。

车中有3辆没了踏板,一辆龙头坏了。"技 术人员每周会到各站点检查2至3次,对 车辆和机器进行检修。"调度车辆的王师 傅说,上下班高峰时段自行车被频繁租 借,一些站点的车位太少,常被借空。他 的工作是在各站点之间调度自行车,每 天要出车十余次,搬运100多辆。

城区如此,郊区的情况又如何呢? 晚上7点,记者走出大兴线枣园地铁站, 发现站旁的公共自行车站点早已空无-车。记者致电运营商咨询,工作人员说目 前业务已经饱和,暂停为新用户办卡。 至于何时恢复,工作人员让记者"等通 知"。记者从"北京大兴区公共自行车"网 站了解到,截至2014年初,大兴区共投放 3000辆公共自行车,发出2.5万张租车卡, 已经超负荷运转,但依然不能满足需要。

车的小李告诉记者:"自助服务机好用的话 就可以很快解决,但服务机偶尔也会出故 障,那我就只能去别的站点或者放弃还车。"

如果市民要想退还因无法还车导致 多扣的费用,就要到指定的办卡工作 站。西城区有52个公共自行车站点,办 卡点却只有3个:白纸坊服务点、北礼士 路服务点和华远街服务点。记者随机采 访了10位市民,其中有6位表示愿意到办 卡点办理,但也有3位市民认为流程有点

另一个困扰市民的问题是公共自行 车只能在主城六区通借通还,郊区则不 行。在西直门附近租车的小石告诉记者: "我在西直门办的卡,想假期到处转转。可 办卡之后才发现,好多地方没有租还点,我 骑走了也没地方停。"更让他烦恼的是,公 共自行车只能在城六区通借通还。"本来想 去通州找同学的,骑过去却没法停车。"

斤,并形成了完整的产业化发展链条,仅核桃果品销售 就达4.32亿元。临城还先后荣获"中国优质薄皮核桃 产业龙头县"、"中国薄皮核桃之乡"等称号。

达27万多亩,全县人均拥有1.32亩,年产量1600万公

产达到300斤,每亩纯收入能达到4500元。"

播绿满山岭

致富千万家

-河北临城县发展核桃产业纪实

秋收季节,河北临城县林果飘香。而在众多林果 中,最为出众的就是那漫山遍野的薄皮核桃。曾在临 城"核桃王擂台赛"中获奖的中羊泉西村绿泉薄皮核桃 专业合作社农民冯玉山对记者说:"薄皮核桃就是我们 的致富产业,合作社千亩基地已经到了盛果期,平均亩

在临城,依靠核桃种植致富的远非冯玉山一个合 作社。县委书记宋向党说,目前临城核桃栽种面积已

临城是河北中南部一个人口小县,由于地处太行 山东麓,域内面积多为荒山野岭。为改变这种状况,当 地决策者树立了"生态立县"的战略发展思路,以林果 产业的发展带动生态改善和农民增收。

以标准化促进规模化

临城通过与中国农大、河北农大等单位开展技术 "联姻",采取标准化发展手段,大力开发薄皮核桃产 业。一是加大研发力度,创建了薄皮核桃产业研发中 心,培育出"绿岭1号、2号"等多个薄皮核桃新品种;二 是实施标准化生产管理,依托河北省核桃工程技术研 究中心制定了省级核桃种植技术标准,在全县实施规 划、苗木、管理、技术、品牌、销售"六统一"标准化管理, 保证产品绿色无公害。

目前,核桃种植已遍布临城全县8个乡镇、100多 个村,种植面积达到27.8万亩,其中薄皮核桃18.6万 亩,成为我国北方最大的优质薄皮核桃生产基地

以工业化带动产业化

核桃全身都是宝,核桃壳可以研制活性炭,核桃 仁可以做核桃乳,提炼完核桃油还可以再做核桃蛋 白粉,发展产业化前景非常可观。为了推进核桃产 业由普通种植业进入产业化,临城对核桃深加工项 目实行贷款财政贴息,引导绿岭、绿蕾、仙源等企业 新上了核桃深加工项目,实现了农民增收、企业增

河北绿岭庄园食品有限公司是我国规模最大、科 技含量最高的核桃系列产品的研发、加工、销售为一体 的公司。该公司投资3.2亿元建设核桃深加工基地。 目前,已建成核桃系列产品生产线9条,其中5条投产 达效,生产核桃乳、核桃奶片、核桃油、核桃肽、核桃胶 囊等6大类20多个产品。该项目全部投产后年可加 工核桃原果3万吨,年销售额20亿元,利税1.6亿元, 为社会提供3000个就业岗位,化解了整个邢台市"百 里百万亩核桃产业带"所产核桃的销售问题,有效拉动 河北省太行山区千里千万亩核桃产业带的形成。

以产业化推进城市化

核桃产业化给临城带来的变化是巨大的。这一点 首先体现在人气上。现在临城县全县直接从事薄皮核 桃生产的群众达3万多人,间接从事加工、运输、销售 等行业的2万多人。仅绿岭公司一家,不仅有300多 名正式员工,同时日均雇佣周边村闲散劳动力2000 余人,季节总用工20000余人次,还带动周边种植核 桃的个体户人均增收5000元以上。

核桃产业还带动了运输、包装、旅游等产业的迅速 发展。以旅游业为例,临城以绿岭、绿蕾、蓝天城外人 家核桃种植基地为中心,建成了绿廊绿道一期42公里 自行车环线,打造了绿色骑行专用道,将核桃园、苹果 园、玫瑰园、樱桃园、草莓园和中华寿桃园串接起来,营 造形成"人在园中走、车在林中行"的独特休闲健身

核桃产业更推进了临城的城镇化进程。在城里, 数千名在企业打工的农民身份发生转变,购房定居,成 为了新市民。更令人欣喜的是在上百个核桃村里,富 裕起来的农民相继建起了新民居单元楼,闫家庄、南沟 村等规模种植核桃村还被评为"省级生态文明村和生 态观光农业旅游示范点"。

文/本报记者 雷汉发 通讯员 杨美婷 杨富强

湖南省郴州市最近6年累计完成人工造林23.5万 公顷,全市森林蓄积量从3400万立方米提高到4800万 立方米,森林覆盖率由57.8%增长到66%。图为林海里 的郴州市区。 本报记者 黄俊毅摄

5000辆自行车等于每年增加82万平方米绿地

深圳盐田打造生态出行新模式

本报记者 杨阳腾

如果说253公里的绿道是深圳市盐 田区绿色环保的"代言人",那么遍布全 区的5000辆公共自行车则是盐田区居民 们享受的低碳福利。

"盐田公共自行车交通系统有效解 决了城市交通'最后一公里'问题, 让城市公共交通系统实现了全方位、 多样化的覆盖。"盐田区城管局局长郑 雷说,"这不仅促进了城市公共交通系 统绿色、良性以及可持续性发展, 更 是一项实实在在的便民、利民、惠民 的民生工程。"

三大管理机构打造全维度运营系统

2011年7月,深圳、株洲、厦门、 常德、三亚、寿光等6个城市成为全国 第二批"城市步行和自行车交通系统示 范项目"候选城市。深圳《综合交通 "十二五"发展规划》明确提出:深圳将 全力构建安全、宜人的慢行交通环境, 重点完善轨道站点和大型公交场站周边 步行和自行车设施。至2015年,努力实 现全市形成500公里以上自行车专用道

据郑雷介绍, 盐田区公共自行车交 通系统于2012年5月底正式投入运营。 系统划分为管理中心、客服站点及自行 车自助租赁站点3大部分。管理中心主 要承担公共自行车服务系统的数据、计 费、支付结算、自行车电子标签及用户 卡的发行、日常运营等管理职能。客服 站点主要承担用户卡的发行、挂失等业 务。自行车自助租赁站点则由公共自行 车、智能停车柱、租赁管理箱等设备组

在运营管理方面,公共自行车系统 日常运营管理实行服务外包、市场化运

作模式,由专业公司全面负责系统的日 常运营管理工作。目前,系统拥有专职的 管理调度运营人员80人,巡检、维修、调 度工程车辆10辆,并已在全区范围内建成 5个客服网点, 开通了"400"24小时咨询

公共自行车租借量突破3400万次

盐田区作为深圳市首个实施公共自 行车系统的行政区,公共自行车系统一 期已建成145个自行车自助租赁站点、 6500个锁柱、5000辆公共自行车,在建 成区任一点出发的300到500米范围内, 均有服务站点。2013年,为进一步完善自 行车网点布置,方便辖区居民使用自行 车,盐田区实施了二期建设,增加41个自 行车自助租赁站点、1900个锁柱、1000 辆公共自行车。

盐田区所投放的公共自行车运行效 果如何? 截至2014年6月底共办理骑行 卡 6.5 万张, 公共自行车租借量突破 3400万辆次,每辆车平均每天的使用频 率高达10次之多,每天每辆车的平均使 用频率远超国内其他城市3到5次的使用 频率。

郑雷表示,"目前,盐田区已率先建 立成'公交车+自行车+步行'网络车 道,有效打通了区内公交微循环,将绿 色交通体系的公共交通、自行车交通、 步行交通串连成一体化的出行链,将绿 色生态出行落到实处"。

一年为市民节省费用1620万元

公共自行车交通系统有力降低了盐田 区居民的出行费用。以今年3月的统计数据 为例,依据每日的借车人次估算,每天可 减少区内出行的4.5万人次乘坐公交大巴或 区内循环小巴交通工具。按每借还公共自 行车一次,节省交通费用1元计算,则每月 可为市民节省135万元的出行费用,一年可 为市民节省1620万元的出行支出。

公共自行车的减排效果更为显著。据 测算,平均每辆自行车每天行驶20公 里,而小汽车每行驶20公里碳排放量近 1.54千克,以每天有5000辆自行车代替 轿车出行来计算,一天可减少碳排放量 7700千克,一年就可减少碳排放量2810 吨,按深圳城市绿地每年可以固定碳排放 3.41 千克计算,相当于增加82万平方米 的绿地。

本版编辑 来 洁