

不管是公共自行车还是共享自行车,近几年,越来越多的人开始使用租赁自行车,享受到它们带来的便捷。然而,数量不足、屡遭破坏、随意乱停这些现象,却给原本的便捷带来了些许尴尬。对此,相关部门在加快推进公共自行车业务的同时,政协委员建议,实行“一把手”工程、明确公益定位及运营模式、开发APP,让这个市场能更有效地运行。

## 实行“一把手”工程 明确公益定位及运营模式 开发APP方便使用

# 让公共自行车租赁 更加便捷

□本报记者 盛丽 孙艳



【调查】

### 屡遭破坏运行成本高

“每次租车前,必须得选好了,说不准就碰上一辆坏车,不是车把坏了,就是脚蹬子不转。”市民邢女士每天都骑着公共自行车换乘地铁。她提到,公共自行车不一定都好骑,千万别赶上坏车,影响骑行。

记者调查了解到,邢女士提到的坏车,多半是人为恶意损坏造成的。车座子被尖锐工具划伤,或者被烟头烫漏,铃铛被卸走,车灯被踹碎……负责车辆维修的刘师傅告诉记者,每天都有车要修,或者是更换零件。“正常骑的话一般是不会坏的,大多数都是有人不爱护、故意破坏而造成的结果。”

记者从公共自行车公司了解到,现在公共自行车的使用频率非常高。据统计,平均每辆车每年的租还次数至少要达到600次。如此高频率的使用,使得车辆的损耗率比较大,如果再有人恶意损坏,导致负责维修的部门每天都有车辆要维修,从而增加了运行成本。

根据核算,自行车的运营维护成本比较高,每辆车每月要达到200元。我们可以想象,由于没有广告经营权,无法获得额外的运营收入,公共自行车的建设、运营、维护完全依靠各级政府财政补贴,这种便民的服务还能顺利地“骑”多远?

目前,北京市公共自行车建设实行的是市级统筹、区县主责的建设管理模式。即市交通委统筹制定建设规划,在设施建设和

自行车采购上给各区全额资金支持;各区在承担建设和管理主责方面,从运营维护上给予必要的资金保障。

### 数量不足期待运用更多科技

去年,市民李晶开始使用公共自行车。“我是在刘家窑附近办的这个业务。因为出地铁后可以接驳到单位,一小时内使用还是免费的,一开始使用时我还是感觉到了它的方便。可后来在使用时,我也发现了不少不太方便的地方。”

因为自行车的地点具体存放数量不能通过网络来获取。在使用的时候,李晶也遭遇了几次小尴尬。“有一次,我在灯市口准备租一辆公共自行车。大概是下午6点多,我找到自行车租赁点。但是这里却只有一辆车。”李晶回忆,她刷卡取车时,才发现这辆车是坏的。

李晶表示,公共自行车虽然有着不少便捷之处,比如,第一个小时使用免费,车座可以调节。但是因为不能和网络对接,却稍显不足。“我觉得,现在公共自行车的取车点和换车点稍显固定。而且,当时某一车点的存放数量也只能到现场才能了解。虽然也有相应微信公众号,能够了解到服务网点,但是,要能开发手机应用、了解存放的数量就更便捷了。”

### 随处乱停造成困扰

除去公租自行车,今年不少人都注意到,在街头出现了一种通过网络运营的共享自行车。这

个新鲜的事物刚一出现,很多年轻人都开始尝试。使用单车智能手机应用,用户可以查看单车位置预约并找到该车。通过扫描车身上的二维码开锁即可开始骑行。到达目的地后,在街边任意画白线区域内手动锁车完成归还手续。如此便捷的使用方式,让街头又增添了不少骑车族。

然而,人们在享受便捷的同时,也有人发现,一些使用者随意停放的做法,让原本给人带来方便的共享自行车,变得有些尴尬。

记者在位于草桥的一处便道上,看到不少行人正在行走。突然间,道路中间出现了一辆停放着的共享自行车。“这不就是用手机刷二维码就能骑的自行车吗?怎么横在路中间啊,太碍事啦。”路过此处的市民张女士抱怨道,“这车我经常能在街上看见年轻人骑,听说一块钱一小时,价格是不贵,但是随处乱停,可要不得。”

记者了解到,有些人为了方便,会出现任意停放这种共享自行车的现象。不仅占道停车,更有甚者将车放到家中或者是办公楼内,为的就是方便自己使用。

“这种共享自行车和政府推行的公共自行车的停放方式不太一样,公共自行车都是有固定的停车地点,而且设置的地点都在不妨碍行人行进的位置。而共享自行车则是任意停,即便是管理者会提示使用者注意停放的位置,但如果素质不高,提示也起不到啥作用。”使用过共享单车的市民赵楠说。



【动态】

### 手机扫码租赁推出

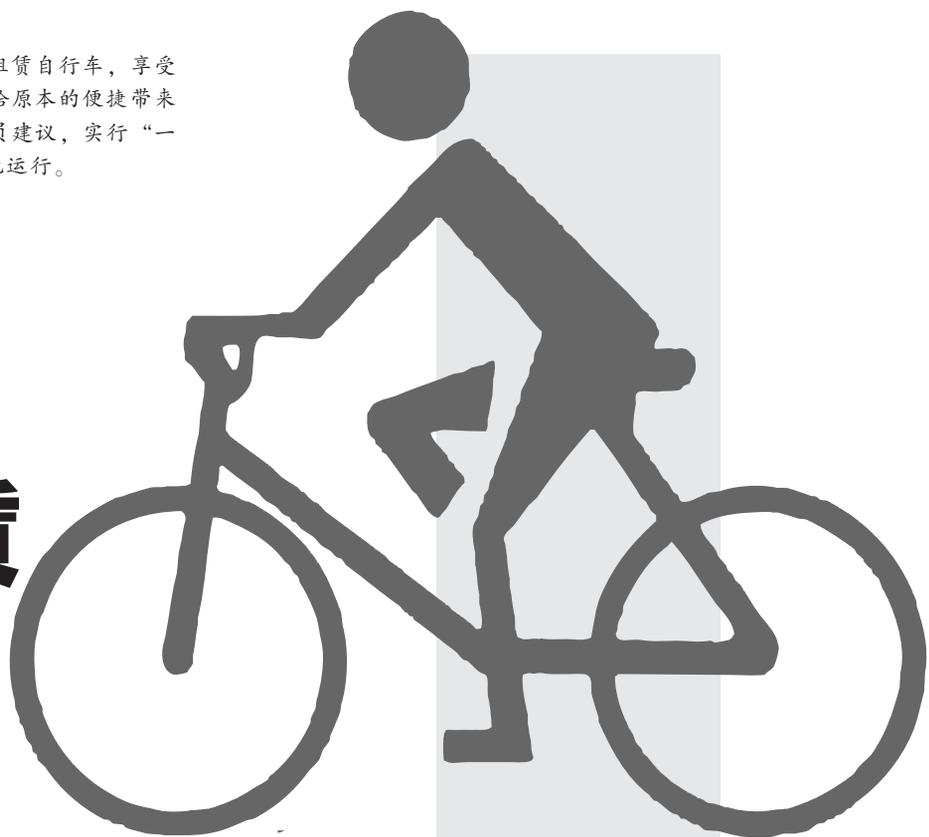
公共自行车的概念最早起源于欧洲。1965年,荷兰开始出现第一代公共自行车系统。1995年,丹麦首都哥本哈根推出第二代公共自行车系统。上世纪90年代末,欧洲公共自行车租赁行业开始采用计算机、无线通信和互联网技术,实现了数字化管理和运营,被称为第三代公共自行车系统。

2008年5月,杭州市政府投入1.5亿元推出全国首个公共自行

车服务系统。北京市自2012年开始至今,已有2588个站点,共81000辆公共自行车,城六区“红色”公共自行车可以跨区通存通取。2020年,本市的公共自行车将达到10万辆的规模。

在租赁业务更便捷方面,北京也有所突破。手机扫码租赁公共自行车已经在通州、昌平、平谷三地推出。当前,除了已经实施的三个区,其他各区也在进行调试,不久通过手机扫码租赁公共自行车的服务,将在全市普及。

此前,通州区办理公租房自行车租赁卡对非京籍市民有所限制,今年1-11月,持有工作居住证的非京籍市民才可以申请公租房自行车租赁卡。但是伴随着手机APP扫码租车的推出,这一条件将有所放宽。据通州区公共自行车运营中心副主任谢书健透露,从本月28日起,借助通州公共自行车APP的实施,没有工作居住证的非京籍人士,也可以申请通州区公租房自行车的租赁卡,申请者只需年满18-60周岁。



【建议】

### 明确公益定位及运营模式

近年来,随着公共自行车迅速成为解决城市上班族通勤“最后一公里”的最佳解决方案,其运营管理也引起了北京市政协委员们的关注。

针对公共租赁自行车运营问题,市政协委员、北京市投资促进局原党委书记郭松提出,公共自行车可持续发展问题必须引起政府部门的关注,光靠投钱给补助不能根本解决问题。

郭松表示,北京市公共自行车依旧存在总量不足,网点有限的问题,需要继续加量加密建设。公共自行车可持续发展确实需要加大财政投入,但这笔投入不仅是在建设层面,还有先期投放的公共自行车陆续需更新,管理资金需要延续等都需要资金。

郭松建议,要把公共自行车服务系统建设和运营管理列入市、区两级政府和各有关职能部门的工作日程安排,成立由主管副市长或副秘书长牵头的组织领导机构统筹协调,实行“一把手”工程。要进一步明确公共自行车作为城市公共交通必要补充和延续的公益定位,明确“政府扶持+企业运营”的原则和模式,引入市场机制,多渠道利用建设、管理、运行资源,给予用地、用电、广告和财政补贴等政策支持。

政府可考虑适时放开广告经

营权,依托于公共自行车的车身广告、租赁点站牌广告收入,通过商业开发来支持公共自行车的公益化运行,支付日常运营的成本。

### 开发APP实时查询车辆存量

还有委员提出,目前公共自行车仍存在使用效率不高等问题,建议从道路规划和信息化系统管理等方面提升,并增设存取站点标识,提高辨识度。

市政协委员、国家统计局副局长贾楠在调研中发现,目前北京市公共自行车使用效率不高的原因主要有三个方面:第一,在道路规划中,非机动车道设置不合理,宽的常被机动车占用,窄的又不能满足通行需求;第二,城区公共自行车网点相对密集,但个别分布点并非必要,还有部分站点空有架子而无自行车;还有就是采用信息系统技术方面,也尚未做到智能化调度。

建议相关部门做好调研,根据需要及可能性布设网点,条件成熟一个设计一个;加快自行车道路改造,采用“人非共板”格局,即在人行道上开辟非机动车道;完善智能化管理和人工巡逻相结合的机制,甚至可以开发手机客户端APP软件,方便市民实时查询点、车、位;加大宣传力度,可重点在机关、学校有组织地先行推广,从而提高自行车利用率。