

我市公共自行车运营三个多月市民反响良好,未来将增设更多站点和路线,让绿色骑行延伸到全城

# 低碳慢骑 来一场城市“微”旅行

本报记者 杨长喜

## 核心新闻

### 城市公共自行车 运行三月有余 已办车卡400多张

目前,距离我市城市公共自行车的开通运行已有三个半月的时间,全市130辆公共自行车正在多个网点服务市民。“从这几个月运行的情况来看,各方面对这项城市公益工程的反响都很好。”昨日,信阳市安旅市政服务有限公司行政主管夏丹告诉记者。

开通公共自行车试运营线路是我市今年服务民生十件实事之一。根据统一规划,我市公共自行车运行路线将为新七大道自行车道(双向42公里),高铁信阳东站至百花园段(双向16公里)。

“能够将这件事作为十件实事之一,我想有几个方面的原因。”夏丹说,“第一,我市已连续几年举办全国公路自行车赛,自行车运动爱好者数量众多,这几年我市自行车运动的广泛开展使得开通自行车试运营线路有了广泛的群众基础。第二,文明低碳、绿色出行越来越得到市民的认可和拥护,自行车无疑是低碳出行的代表。第三,我市的推广有外地成功经验可借鉴,公共自行车在全国很多城市都有普及,大多数得到了市民的好评。”

在办卡方面,我市在公共自行车试运营之前就已经通过各种方式向市民传达了我市城市公共自行车开通的有关信息。根据规定,年龄在18周岁至65周岁的市民持二代身份证原件、户口本原件在指定的办卡点填写申请表,缴纳一定的保证金和消费预充值就可办卡。3个月来,公共自行车卡已经办理了400多张。

在调度方面,工作人员可通过公共自行车锁上所装的芯片来实时查看沿途7个站点的自行车数量情况。记者在工作人员的电脑上看到,电脑屏幕上不仅能显示公共自行车在新七大道的站点,还能显示每个站点上自行车的数量。“不同的颜色代表不同的情况,有车、无车、故障都能显示。根据这些情况,我们采取调度、维修等相应措施。”工作人员告诉记者。就在记者采访的时候,工作人员余克俭发现7个站点之间车辆数量不太平衡,赶紧出去调度了。

另外,这些自行车的配备标准比较高,轮胎为免充气轮胎,车身为铝合金,质量总体不错,市民使用的时候也很爱惜,很少出现故障。工作人员每天都会对不同站点的自行车进行清洁,确保市民放心使用。



图为百花会展中心的公共自行车。 本报记者 杨长喜 摄

## 延伸新闻

### 人性化管理 让绿色骑行惠及更多人

连日来记者采访了解到,尽管目前还只是试运行阶段,投入使用的也只有130辆自行车,但这些自行车的使用率还是比较高的。“虽然现在是夏季,但只要天气不太热,来租赁自行车的市民还是很多的,即使在天气不好的情况下,每天使用次数也有三四十次,一到周末,人就更多了,每天基本上都要过百次。有些市民是用来上下班,有些是晚上乘凉骑行。”该公司工作人员告诉记者。

另外,考虑到人流量的变化,办卡时间也较之前规定得更人性化:上午办卡时间不变,下午办卡时间则改到了17时至20时,让更多纳凉的市民和上班的市民有时间办卡。

市民张女士就是夜晚纳凉使用自行车的代表之一。她告诉记者,现在每到夜晚,干净优美的羊山新区就成了她们全家休闲纳凉的好去处,而一家三口迎着习习凉风边骑行边看风景,感觉非常惬意。“这自行车骑着特别舒服,而且只要使用不超过一个小时就

不用付费,一个小时后按2元/小时收取超时占用服务费,挺划算的。”张女士说。

另外,记者获悉,经过3个多月的试运营,目前公共自行车管理的各方面已经比较成熟,原先只针对本地市民使用的公共自行车,现在外来人口也能使用了。“比如,在信阳上学、工作的外地人,需要使用的时候办个卡,不在信阳了,退卡的时候退还押金,手续非常简单。”站点工作人员介绍道。

### 扩大范围 让绿色骑行延伸到全城

我市的公共自行车目前的运营线路只有双向16公里(高铁信阳东站至百花园段),而我市在“十件实事中”提出的目标为42公里,在最近召开的有关十件实事的会议上,我市又明确提出了将公共自行车的运营范围扩大。

“在我们日常工作中,不仅仅是办卡的市民,很多关心这项城市公益项目的热心市民也打电话问我们,什么时候公共自行车能够在他们家附近设站,这样他们到羊山新区就更方便了。”夏丹说,“下一步,我们准备按照

市里的安排,将公共自行车的线路延长,向老城区发展。”

至于站点方面,夏丹表示将根据发展规划合理设置站点,这个站点设置既要考虑到人流量,又要考虑到停车位。

### 完善管理 让这项城市公益项目常青

其实,城市公共自行车并不是个新事物。比如,早在2009年前后,武汉的公共自行车项目就出现了。不过,如今武汉的公共自行车运营却陷入“车辆少、租车难”,部分站点瘫痪荒废的境地。

“在发展过程中,我们也会不断总结各地运营过程中出现的问题,总结经验,尽量完善服务体系。”夏丹说,

“每个城市有每个城市的特点,在发展过程中要因地制宜,比如武汉公共自行车发展中出现的问题归结原因,一方面是城市框架太大,另一方面管理成本太高,但是这两种情况在我市目前还都不存在,虽然我市提出了双百目标(到2020年,城市人口和城市建成区面积分别达到100万人和100平方公里),但即使达到这一目标,由于

我市的市区面积不大,公共自行车的数量也远达不到武汉的那个数量。自行车的数量少,站点少,管理成本也就没那么高。等将来公共自行车发展到老城区和平桥区之后,公共自行车的车棚和亭子都能做户外广告,这对于公司来讲也是一种收益,未来我们也将探索更多、更好的发展方式,让这项城市公益项目发挥它更大、更好的效益。”